W NUMERZE: LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI ● LOTNICTWO SPORTOWE W DWUDZIESTOLECIU ● ŚMIGŁOWIEC SM-1 ● MISTRZOSTWA NRD W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ ●

SKRZYDLATA POLSKA

NR 31 (682) ● 2. VIII. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

Na zdjęciu: Julian Ziobro — zwycięzca VI Międzynarodowych Mistrzostw Szybowcowych Czechosłowacji. Foto: J. R. Konieczny



Z okazji XX-lecia Polski Ludowej

WYSOKIE ODZNACZENIA PAŃSTWOWE DLA ZASŁUŻONYCH PRACOWNIKÓW I DZIAŁACZY LOTNICTWA POLSKIEGO

Z okazji XX-lecia Polski Ludowej, Rada Państwa przyznała wysokie odznaczenia państwowe zasłużonym pracownikom i działaczom lotnictwa polskiego, za zasługi w pracy zawodowej i społecznej.

Ordery SZTANDARU PRACY I KLASY otrzymali:

Henryk Górka — dyr. nacz. kopalnictwa naftowego w Krośnie, członek Zarządu Głównego APRL, prezes Aeroklubu Podkarpackiego;
Inż. Piotr Lewiński — minister Komunikacji;
Gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz — dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, wiceprezes Zarządu Głównego APRL;
Inż. Zygmunt Ostrowski — minister Przemysłu Ciężkiego;
Gen. dyw. pil. Jan Raczkowski — Główny Inspektor Lotnictwa;
Jan Rustecki — wiceminister Komunikacji.

KRZYŻ KOMANDORSKI z GWIAZDĄ ORDERU ODRODZENIA POLSKI otrzymał:

Józef Olszewski — kier. wydz. ekonomicznego KC PZPR, wiceprezes Zarządu Głównego APRL.

ORDERY SZTANDARU PRACY II KLASY otrzymali:

Mgr inż. Jan Chyliński — zastępca przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki;
Gen. bryg. pil. Józef Jacewicz;
Gen. bryg. pil. Michał Jakubik;
Gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński — dowódca Lotnictwa Operacyjnego;
Prof. dr inż. Franciszek Misztal — sekretarz Wydziału Nauk Technicznych PAN, prof. zwyczajny budowy samolotów Politechniki Warszawskiej, członek rzeczywisty Polskiej Akademii Nauk;
Płk Mieczysław Puteczny — szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa;
Gen. bryg. nawig. Jan Stamieszkin.

KRZYŻE OFICERSKIE ORDERU ODRODZENIA POLSKI otrzymali:

Inż. Zbigniew Burzyński — wybitny pilot balonowy, działacz Aeroklubu PRL;
Krzysztof Donigiewicz — sekretarz generalny Aeroklubu PRL;
Medard Konieczny — prezes Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

KRZYŻE KAWALERSKIE ORDERU ODRODZENIA POLSKI otrzymali:

Adam Dziurżyński — komendant szkoły szybowcowej Żar;
Władysław Janica — dyr. Lotniczych Zakładów Naprawczych APRL w Krośnie;
Michał Kazała — mistrz z PLL LOT;
Mgr inż. Wiktor Leja — skarbnik Zarządu Głównego APRL;
Mieczysław Rolski — kier. działu w PLL LOT;
Zbigniew Romanowski — wiceprezes Aeroklubu Białostockiego;
Ludwik Schultz — działacz Klubu Seniorów Lotnictwa APRL;
Roman Skrzyński — pilot PLL LOT;
Marian Wędzik — pilot PLL LOT;
Józef Wnuk -- zastępca kier. działu pers. latajacego PLL LOT;
Inż. Jan Zwierzyński — dyr. naczelny PLL LOT;
Stefan Zymler — mechanik PLL LOT.

ZŁOTY KRZYŻ ZASŁUGI po raz drugi otrzymał:

Wacław Kozielski — szef wyszk. Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Krośnie.

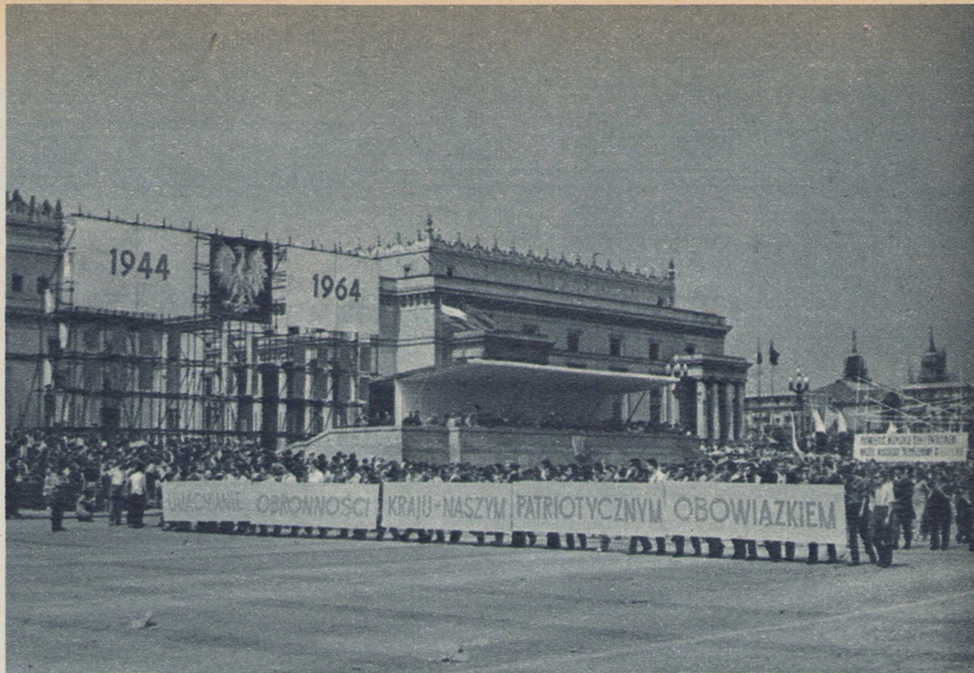
ZŁOTE KRZYŻE ZASŁUGI otrzymali:

Z Aeroklubu PRL: **Jerzy Adamek, Janusz Becker, Eugeniusz Duba-Dubiński, Adam Flis, Tadeusz Gajda, Mieczysław Hajczuk, Władysław Kitrvs, Władysław Kuczera, Tadeusz Kulpa, Bolesław Łabno, Kazimierz Mindak, Józef Sitarski, Tadeusz Skrzypczyk, Tadeusz Szablowski, Zdzisław Szajewski, Hugo Wandel i Zenon Wasilewski.**
Z PLL LOT: **Roman Kowalski, Władysław Król, Bronisław Ratajczak, mgr Tadeusz Rybka, Antoni Sawicki, Stanisław Strzyżewski, Ferdynand Szelenberger, Edward Szostak.**
Z Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych: **Benedykt Borkowski, Władysław Bryliński, Władysław Gierak, inż. Tadeusz Kozłowski, Edmund Witczak.**
Z Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych: **Inż. Zbigniew Broszkiewicz, Jan Fabisiak, inż. Zbigniew Lewandowski, Tadeusz Litwiński.**
Z redakcji tyg. „Skrzydlata Polska": **inż. Janusz Wojciechowski.**

SREBRNE KRZYŻE ZASŁUGI otrzymali:

Franciszek Boniecki (PLL LOT); **Józef Delura** (ZRLiLK); **Stefan Fitas** (APRL); **Mieczysław Gąsiorowski** (APRL); **Adam Iwiński** (APRL); **Jan Jagodzik** (APRL); **Józef Karzel** (APRL); **Stanisław Koniecko** (PLL LOT); **mgr Jan Kowalski** (ZRLiLK); **Konrad Kaźmierczak** (APRL); **Zenon Korsak** (APRL); **Janusz Krasicki** (APRL); **Felicja Kuleszyńska** (APRL); **Stanisław Kurc** (APRL); **Zbigniew Kwaśniewski** (APRL); **Władysław Malina** (IKCSP); **Franciszek Perkowski** (APRL); **Maria Plader** (IKCSP); **Tadeusz Popiel** (APRL); **Stanisław Porzych** (APRL); **Tadeusz Ruciński** (APRL); **Zygmunt Skupiński** (ZRLiLK); **Stanisław Spirowski** (ZRLiLK); **Zdzisław Stróżewski** (APRL); **Ryszard Szymański** (ZRLiLK); **Bogdan Wołowicz** (PLL LOT); **Helena Woźniak i Paweł Woźniak** (APRL).

Wszystkim odznaczonym serdecznie gratulujemy.



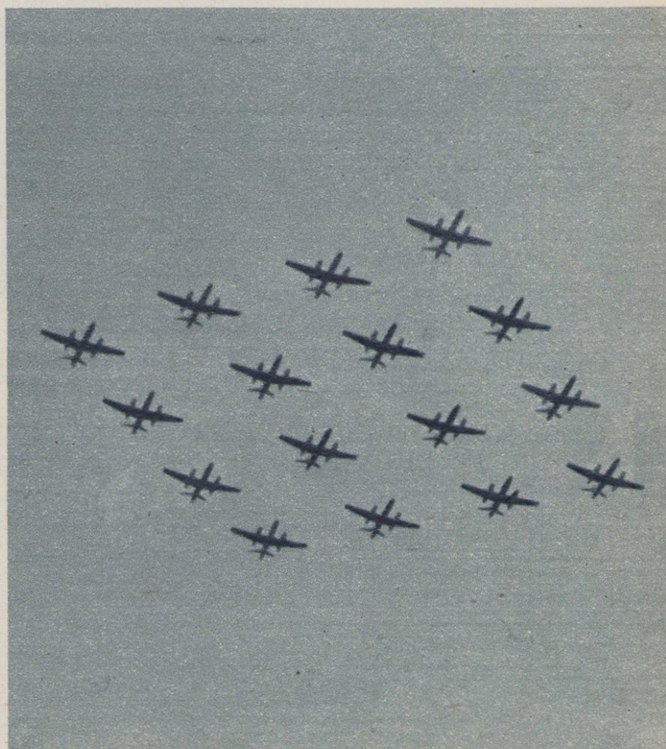
W dniu 22 lipca, w 20 rocznicę odrodzenia Polski, w obecności kierownictwa partii i rządu, naszych gości — N. Chruszczowa, A. Novotnego i W. Ulbrichta odbyła się na Placu Defilad parada wojskowa i pochód młodzieży i sportowców. Wyżej i poniżej — zamieszczamy pierwsze zdjęcia z uroczystości. W jednym z następnych numerów zamieścimy obszerniejszy fotoreportaż z defilady i pochodu.
Foto: J. Szymański, WAF (2)

WIELKA PARADA W WARSZAWIE



1500 SKOKÓW JERZEGO ŁOBODDY

Dnia 20 lipca br. o godzinie 12.25, w rejonie plaży „Wisła" w Zegrzu koło Warszawy. Mistrz Sportu Jerzy Łobodda, wykonał jubileuszowy 1 500 skok spadochronowy z samolotu. Lądowanie nastąpiło na wodę. Po gratulacjach złożonych pierwszemu w Polsce sportowcowi, który wykonał 1 500 skok, nastąpiło spotkanie z Jubilatem. Gratulujemy. (m)



Z ostatniej chwili

W zakończonych Szybowcowych Mistrzostwach Węgier w końcowej klasyfikacji po ośmiu konkurencjach PELAGIA MAJEWSKA zajęła 5, a RAJMUND JAKÓB 7 miejsce. Szczegóły w następnych numerach.

*

PRZEPRASZAMY

W poprzednim 30 (681) numerze przy montowaniu numeru został podzielony artykuł o II Szybowcowych Mistrzostwach Wrocławia. Powinien on znajdować się na dwóch sąsiednich stronach. Za zaistniałą pomyłkę przepraszamy Czytelników i Autora.

Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY

Szybownictwo

★ **Bezskuteczne** próby ustanowienia oficjalnego rekordu krajowego na trasie trójkąta 500 km podejmowali członkowie czechosłowackiej kadry narodowej. Ladislav Haza próbował oblecieć trójkąt 514 km Vrchlabi — Vyskov — Sobeslav — Vrchlabi, na szybowcu VT—16 „Orlik". Zakończył lot lądowaniem 8 km przed Vrchlabi, po przelocie 506 km. Trzy dni później Tadeas Wala próbował oblecieć trójkąt 500 km Prievidza — Ostrava — Spisska Nova Ves — Prievidza. Po siedmiu godzinach lotu „padł" 30 km przed celem.

★

★ **W zawodach** szybowcowych armii NRF zwyciężył Römer na szybowcu L—Spatz. Udział w zawodach brało 21 pilotów. Rozegrano następujące konkurencje: docel — powrót 209 km (tylko dwóch zawodników osiągnęło punkt zwrotny), trójkąt 107 km (siedmiu wykonało), trójkąt 135 km (pięciu wykonało), trójkąt 320 km (nikt nie wykonał; najlepsza uzyskana odległość 304), trójkąt 103 km (nikt nie wykonał; najlepsza odległość 92 km), trójkąt 135 km (ośmiu wykonało.

★

★ **Najmłodszym** posiadaczem diamentu za wysokość jest 14-letni Amerykanin Jon Christopher Jury, który w Kalifornii uzyskał na fali przewyższenie 6 750 m.

★

★ **Ekipa** radziecka na mistrzostwach świata w Anglii ma startować na dwóch szybowcach KAI-14 w klasie standard i dwóch KAI-19 (rozpiętość 20 m), w klasie otwartej.

★

★ **Pierwsze** miejsce w szybowcowych mistrzostwach Belgii (czerwiec br. St. Hubert) zajął pilot szwajcarski Hans Nietlispach, na szybowcu „Skylark". Osiągnął on 7 385 pkt. drugi z kolei zawodnik Belg Baeke — 5 440 pkt. Prasa belgijska dała tylko skąpe wiadomości o mistrzostwach, wobec miażdżącego zwycięstwa zawodnika zagranicznego, który prowadził od drugiej konkurencji.

★

★ **Mistrzem** szybowcowym Holandii został E. F von Bree na Ka-6.

Sport spadochronowy

★ **W Eudenbach** odbyły się 3 Mistrzostwa Spadochronowe NRF. Zadaniem mistrzostw było wyłonienie 10-ciu skoczków, którzy by wzięli udział w obozie treningowym w Leutkirch przed mającymi się tam odbyć mistrzostwami świata (z dziesiątki wybrana zostanie pięcioosobowa reprezentacja NRF). W konkurencji skoku na celność lądowania z wysokości 1 000 m (opóźnienie 0—10 sekund) zwyciężył Reinhold Stach. W konkurencji skoku z wysokości 2 000 m (opóźnienie 25—30 sek.) i z wykonaniem kompleksu figur zwyciężył Lothar Rützel. Mistrzem NRF został Lothar Rützel. Skakano ze śmigłowca Vertol—21.

★

★ **W 2 Mistrzostwach** Spadochronowych Szwajcarii zwyciężył Claude Rüeger.

Sport samolotowy

★ **W międzynarodowych** zawodach akrobacyjnych „Lockheed Trophy" w Anglii pierwsze miejsce zajął pilot czechosłowacki Juraj Souc. Drugie miejsce — Ruesch (Szwajcaria), trzecie — Bezak (CSRS), czwarte — Stoklasa (CSRS), piąte — Trebaticky (CSRS).



POLSKA Z LOTU PTAKA

WROCŁAW. Na pierwszym planie gmach Uniwersytetu Wrocławskiego. W głębi — po lewej — ratusz i rynek, po prawej — nowe dzielnice. Foto: A. Ziemiński

ROZMAWIAMY



ZE ZWYCIĘZCĄ MISTRZOSTW SZYBOWCOWYCH CZECHOSŁOWACJI JULIANEM ZIOBRO

JULIAN Ziobro ma 27 lat, lata na szybowcach od 1954 roku i wylatał dotychczas 1 450 godzin. Srebrną odznakę zdobył w 1955 r., złotą pięć lat później, a diamentowa w 1961 roku (nr 49 FAI). Jest rekordzistą kraju w przelocie prędkościowym po trasach trójkąta 200 i 300 km na szybowcu dwumiejscowym. Na samolotach wylatał dotychczas 760 godzin i aktualnie pracuje jako instruktor w Aeroklubie Jeleniogórskim. Największy swój sukces sportowy osiągnął na tegorocznych VI Międzynarodowych Mistrzostwach Szybowcowych Czechosłowacji, zajmując pierwsze miejsce. Bezpośrednio po powrocie do kraju zwróciliśmy się do nowo kreowanego mistrza szybowcowego Czechosłowacji z prośba o podzielenie się swymi uwagami na temat tych zawodów:

— Panie Julku, jak się latało na zawodach we Vrchlabi?

— Dotychczas startowałem na trzech mistrzostwach szybowcowych Polski, a we Vrchlabi brałem udział po raz pierwszy w imprezie międzynarodowej. Muszę powiedzieć, że warunki meteorologiczne na tych mistrzostwach były dla mnie najtrudniejsze. Właściwie była to walka z wysokością, a nie z czasem — nie można było walczyć „taktyką", trzeba było natomiast „żebrać" i latać — jak to się zwykło mówić — po ziemi. Niskie podstawy chmur pełne pokrycie przy dość silnym wietrze, a to wszystko w terenie górzystym bardzo utrudniało wykonywanie konkurencji.

— Co Pan może powiedzieć o ich przebiegu?

— Najtrudniejsze były trzy konkurencje: przelot docelowy 114 km do Havlickovego Brodu, przelot po trójkącie 200 km i przelot docelowy 118 km do Moravskiej Trebovy. W pierwszej, przy średniej podstawie chmur 500 m, miejscami 200 m nad teren, trzeba było przelecieć gdzieś w połowie trasy rejon bagien. W drugiej występowało bardzo różne zachmurzenie i był silny wiatr, a miejscami przechodziły burze, które należało omijać. W trzeciej, przy podstawie chmur 500—550 m, a w górach 100 m nad szczyty, trzeba było przeskoczyć cztery pasma wzniesień. Dwie konkurencje, w których występowały warunki „polskie", to przelot po trójkącie 500 km i 100 km. Przy trójkącie 500 km podstawa chmur wynosiła średnio 1700—2000 m, a wznoszenia były rzędu 2 m/sek. Była to ciekawa konkurencja i pozwalała na zastosowanie wszelkich możliwych kombinacji przelotowych. Niestety nikt jej nie ukończył, ponieważ nadszedł dość szybko cirrus; w sumie zabrakło około półtorej godziny warunków, aby konkurencję tę ukończyć mogli wszyscy zawodnicy. Na trójkącie 100 km były również korzystne warunki. Na pierwszym boku występowała termika bezchmurna, a wznoszenia 1,5—2,5 m/sek. Na drugim boku stał piękny szlak cumulusów o podstawie 1200 m, no, a na trzecim boku — już dolot. Ze względu na warunki terenowe najtrudniejszą była niewątpliwie konkurencja szósta: przelot docelowo-powrotny 100 km. Występowały tu warunki kombinowane. Cały czas trzeba było lecieć po górach, wzdłuż Karkonoszy, przy czym na wysokości 1200 m nad lotniskiem miało się czasem tylko 300 m nad terenem.

— A jaka jest Pana opinia o „Orliku"?

— „Orlik" jako masowy szybowiec do treningu i latania w klubach, przede wszystkim dla młodzieży, jest niewątpliwie dobry. Ma chyba rzeczywiście doskonałość 32 przy prędkości 74 km/h. Ale wydaje mi się, że jest za wolny na zawodach. Maksymalnie co można zrobić na przeskoku (opłacalna prędkość), to 120 km/h przy średnich wznoszeniach 3 m/sek. Pilotażowo szybowiec jest zupełnie prawidłowy. Jednakże jego kabina jest raczej przystosowana dla pilotów średniego wzrostu, gdyż dla wysokich, tak jak dla mnie, stwarza trudności przy operowaniu sterem kierunkowym.

— Jak Pan ocenia swych współzawodników na tych mistrzostwach?

— Czołówka pilotów zajmująca cztery pierwsze miejsca w ogólnej punktacji jest wyrównana. Tacy piloci jak Mestan, Svoboda, Csepan i Marecek reprezentują niewątpliwie wysoką klasę. Z młodszych pilotów czechosłowackich bardzo dobrze latał Satny. Z pilotów zagranicznych najlepiej reprezentował się Węgier Scepan.

— A ogólnie co o zawodach chciałby Pan jeszcze powiedzieć?

— Wydaje mi się że organizacja zawodów była dość sprawna, a konkurencje właściwie dobrane z wyjątkiem przelotu po trójkącie 200 km, ponieważ w tym dniu śmiało można było zrobić trójkąt 300 km. Ogólnie latało mi się we Vrchlabi trochę lepiej niż na mistrzostwach w Lesznie. Odpowiedzialność przy tym za reprezentowanie barw polskich była stosunkowo duża i nie mogłem ryzykować szybkiego latania. Starałem się latać w każdej konkurencji mniej więcej za 800 pkt, co mi się rzeczywiście udało.

— Serdecznie gratulujemy sukcesu w Czechosłowacji i życzymy dalszych podobnych.

Rozmawiał: J. R. Kon.

2 X N

NAWIGACJA NOCNE LOTY

TM

POGODA była nieszczególna, a nad pewnymi obszarami tras przelotowych do Krakowa — wręcz fatalna. Między innymi też i dlatego niektóre samoloty bądź nie wystartowały, bądź zawróciły. Ostatecznie przyleciało 13 maszyn. Nim jeszcze załogi opuściły kabiny swoich „Jaków", już spotkały się z miłą niespodzianką. To harcerki i harcerze — przedstawiciele kół lotniczych — wiązankami kwiatów witali na Ziemi Krakowskiej pilotów i nawigatorów przybyłych z całego kraju. A później zawodnicy stanęli w równym szeregu przed samolotami, aby wysłuchać przemówienia prezesa Aeroklubu Krakowskiego mgr. Romana Jaworowskiego. Z kolei zwycięska załoga z roku 1962, Zdzisław Dudzik i Andrzej Koskowski z Warszawy, wciągnęła flagę zawodów na maszt. Następnie zebrani wysłuchali krótkiej wypowiedzi sekretarza generalnego Aeroklubu PRL Krzysztofa Donigiewicza, który między innymi stwierdził, iż zawody krakowskie dorównują rangą Samolotowym Mistrzostwom Polski. Miło było usłyszeć te słowa, miło choćby dlatego, iż mało w lotnictwie sportowym słyszy się słów rzeczowej pochwały precyzującej jakiś czyn i zobowiązującej do czynu. A przecież oprócz dyplomów i odznaczeń właśnie konkretne słowa mogą wywołać wzruszenie. Wydaje mi się, iż na takie oficjalne stwierdzenie przedstawiciela lotnictwa sportowego Aeroklub Krakowski czekał od kilku lat.

★

Już w pierwszym dniu imprezy sportowej spotkał załogi i kierownictwo lotu nieoczekiwany zawód. Oto brak widzialności samolotów przez sędziów nad punktami kontrolnymi, do której przyczyniły się niepomyślne warunki atmosferyczne — jak oświadczył przewodniczący komisji sędziowskiej na odprawie po zakończeniu konkurencji zlotowej — zmusił komisję do unieważnienia tej próby. Czy słusznie? Decyzję przyjęto z mieszanymi uczuciami. Jak by nie było, załogi napracowały się w powietrzu, włożyły maksimum wysiłku i to na nic. Najwięcej pretensji mogła mieć załoga śląska, ale czy słusznie? Rzekomo miała zwyciężyć w tej konkurencji. Ale przecież nie ogłoszono żadnych wyników, więc od kogo uzyskała tak źródłowe dane? Od kogoś z komisji lub spoza niej. Wiadomo jednak przecież, iż sędziego czy też komisarza sportowego obowiązuje tajemnica. Kto przedwcześnie wypowiada się na ten temat, traci zaufanie i jest niegodny sprawowania tej funkcji.



Załoga Aeroklubu Warszawskiego, pil. Zdzisław Dudzik (po lewej) i nawigator Andrzej Koskowski (po prawej), zajęła w tegorocznych zawodach 2 miejsce.

Następnego dnia trzynaście „Jaków", w równo odmierzonych odstępach czasu, startowało do konkurencji B. Aeroklub Ostrowski gościnnie przyjął zawodników, za co należą mu się słowa uznania. Tego samego dnia w nocy, załogi startowały do konkurencji C. Noc była wspaniała, a przelot — jak opowiadali zawodnicy — wyśmienity. I tym razem mogło się posypać więcej punktów karnych, bo jak twierdzą złośliwi podobno jeden z komisarzy warszawskich będących na punkcie zamiast sekundomierza miał zepsuty zegarek. Jak zapisywał czas przelotu poszczególnych załóg, to jego osobista tajemnica. A może to tylko jakiś dowcipniś wymyślił tę historię z zegarkiem?

Na lotnisku Gocław w Warszawie i to w godzinach nocnych był skarbnik Zarządu Głównego inż. Wiktor Leja, jak również sekretarz generalny Aeroklubu PRL Krzysztof Donigiewicz. Obserwowali przylot wszystkich samolotów oraz rozmawiali z poszczególnymi załogami, interesując się przebiegiem lotu. Zainteresowanie się władz lotnictwa sportowego w Warszawie zawodami krakowskimi przyjęte zostało przez załogi bardzo ciepło.

Uczestnicy XV Lotu po spożyciu posiłku udali się na zasłużony odpoczynek. Jednak ich krótki stosunkowo sen przerwany został przez jakiegoś energicznie dobijającego się osobnika, który waleniem w drzwi i obudzeniem prawie wszystkich — na swój sposób przywitał zawodników w Stolicy.

Konkurencja (D), następna, okazała się o wiele trudniejsza: ze względu na zadania postawione załogom oraz warunki atmosferyczne w jakich rozgrywano konkurencje. Również i ten przelot przyniósł załogom wiele niezapomnianych wrażeń. Dwie pozostałe konkurencje — to nowy wysiłek załóg i nowy trochę nieoczekiwany układ w ostatecznej tabeli wyników.

Co można powiedzieć o konkurencjach? Na pewno ciekawe i atrakcyjne. Przeprowadzone od strony sportowej wzorowo, mogły jedynie budzić podziw. A w ogóle strona sportowa i organizacyjna zawodów postawiona była w tym roku na wysokim poziomie. Zresztą na ten temat wypowiadają się na innym miejscu poszczególne załogi. Zawodnicy jednak pomijają na ogół wszystko to, co wiąże się z niedociągnięciami zawodów. Zresztą nic dziwnego: przyjemniej jest mówić o blaskach niż o cieniach jakiejś imprezy. Tym bardziej wtedy, gdy chodzi o komisję sędziowską. Osobiście uważam, iż skład komisji sędziowskiej XV Lotu był na tegorocznych zawodach jednym ze słabszych. Oczywiście są to moje osobiste spostrzeżenia, zresztą poparte dość mocnymi argumentami poszczególnych załóg. Wydaje mi się, iż skład komisji sędziowskiej (w silniejszej lub słabszej obsadzie) będzie wówczas budził respekt, jeśli każdy wypełni bez zastrzeżeń swoje obowiązki.

Do tej pory Aeroklub Krakowski zapraszał do komisji sędziowskiej osoby spoza swojego klubu. Był to piękny gest. Wydaje mi się, iż od przyszłego Lotu można by wprowadzić innowację i jeśli nie całą komisję, to chociaż w połowie powoływać spośród członków Aeroklubu Krakowskiego. Klub ma przecież bardzo wartościowych pilotów samolotowych i co tu ukrywać współorganizatorów tych zawodów, którzy jakoś ostatnio pozostali w cieniu. Przewodniczącymi komisji mogliby być śmiało tak inż. Adam Bułat (autor regulaminów Lotu) jak również Tadeusz Augustyniak (dawniej czynnie pracujący przy organizowaniu zawodów).

Pil. Wiesław Wolański (w kabinie) i nawig. Zdzisław Szczęsny (stoi na skrzydle) — jako jedna z dwóch załóg krakowskich zajęła najlepsze, bo czwarte miejsce.



KRÓTKI PRZEBIEG ZAWODÓW

Przylot załóg do Krakowa, 22 czerwca, był zarazem pierwszą konkurencją (A). Na zgłoszonych 17 samolotów przyleciało 13. Pierwsza konkurencja została unieważniona przez Komisję Sędziowską. Tego samego dnia po południu nastąpiło oficjalne otwarcie XVLotu Południowo-Zachodniej Polski. Z kolei po zabezpieczeniu sprzętu i napełnieniu zbiorników paliwem odbyła się odprawa zawodników. Nazajutrz, 23 czerwca, w godzinach popołudniowych załogi wystartowały do lotu po trasie łamanej, którego lotniskiem końcowym był Michałków koło Ostrowa Wlkp. Na trasie należało znaleźć znaki Z, X, YV oraz zidentyfikowa6 6 kościołów w oparciu o otrzymane uprzednio fotografie. Zwycięstwo odniosły dwie załogi: Wójcicki — Szyłkiewicz i Doroszewicz — Laus, które przeleciały całą trasę zgodnie z zadaniem bez punktów karnych, za co uzyskały po 1000 pkt.

Po odpoczynku, począwszy od 21.30, załogi startowały do konkurencji C — przelotu po trasie łamanej w nocy, m. in. przez Łódź, Piotrków i Radom do Warszawy (lądowanie na Gocławiu). Miały one obowiązek meldować się nad sześcioma określonymi w zadaniu znakami świetlnymi PZK i zgłosić to umówionymi sygnałami świetlnymi (o godzinie obliczonej przez zawodnika z dokładnością ± 30 sek oraz zanotować kształty wyłożonych znaków). Zwycięstwo odniosła załoga Adamkiewicz — Żuczkowski. Po godzinie 3 w nocy zawodnicy udali się na zasłużony odpoczynek. W godzinach południowych uczestnicy lotu odwiedzili Hutę Warszawa. Tego dnia począwszy od 21.30 załogi kolejno startowały do konkurencji D — przelotu w nocy na punkty oświetlone i nieoświetlone, m. in. przez Lublin, Stalową Wolę, Mielec i do Krakowa. Nad punktami oświetlonymi załogi meldowały się jak w konkurencji C. Natomiast do punktów nieoświetlonych trasy zawodnicy przeprowadzali lot według obliczonego kursu i czasu. W momencie osiągnięcia tego punktu, zawodnik dawał sygnał przez wystrzelenie zielonej rakiety. W tej samej chwili zapalał się znak świetlny na ziemi. Pierwsze miejsce zajęła załoga Mikołajczyk — Błaszczyk.

Dzień 25 czerwca przeznaczono na odpoczynek: m. in. wolny czas wykorzystano na zwiedzenie Wawelu. W dniu 26 czerwca rozegrano konkurencję E — górską. Polegała ona na przeszukiwaniu obszarów o określonym kształcie oraz przelotów po krzywiźnie. Zwyciężyli Gawlik — Bryzgalski. Wreszcie 27 czerwca powtórzono konkurencję A, w której najlepszą lokatę uzyskała załoga Mikołajczyk — Błaszczyk.

Wieczorem nastąpiło uroczyste zakończenie imprezy z wręczeniem nagród. (m)

„SKRZYDLATA" ROZMAWIA ZE ZWYCIĘZCĄ XV LOTU

Zwycięzcą XV Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki został Władysław Gawlik, wraz ze swoim nawigatorem Stanisławem Bryzgalskim (Aeroklub Śląski). Władysław Gawlik ma 56 lat. Na szybowcach zaczął latać w 1945 roku w Fordonie, a rok później na samolotach w Ligocie Dolnej. W latach 1948 — 1956 miał przerwę w lataniu. Od 1950 do 1953 roku pracował jako nauczyciel w Technikum Mechaniczno-Elektrycznym w Bielsku Białej. Od roku 1953 do chwili obecnej zatrudniony jest w Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych (aktualnie jako starszy rzeczoznawca KCSP w Katowicach). Do tej pory na samolotach wylatał 822 h, a na szybowcach 164 h. Ma uprawnienia sportowego pilota samolotowego I klasy i zawodowego II klasy.

— Co sądzi Pan o zawodach?

— Trudne. Powinny być rokrocznie.

— Jak ocenia Pan swoje zwycięstwo?

— Chciałem udowodnić, iż starszy wiekiem pilot może też z powodzeniem startować, walczyć z wysokiej klasy pilotami i zwyciężyć.

— Jak ocenia Pan współpracę z nawigatorem?

— Latało nam się bardzo dobrze i wzajemnie uzupełnialiśmy się podczas rozgrywania konkurencji.

— Który z pilotów był dla Pana najgroźniejszym przeciwnikiem?

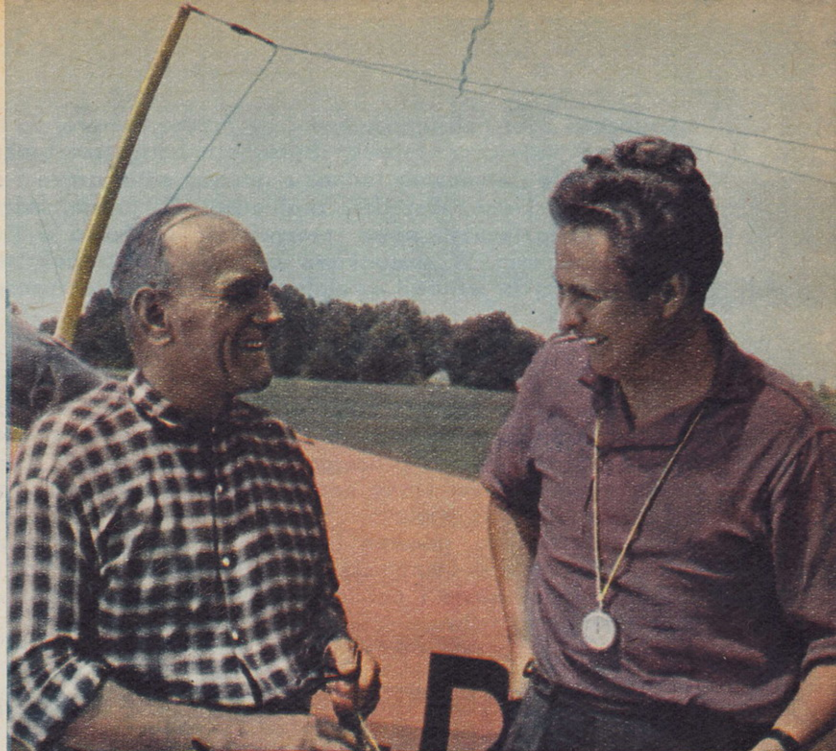
— Zdzisław Dudzik z Warszawy, ponieważ od dłuższego czasu ma stałego nawigatora.

— Czy przygotowywał się Pan do zawodów?

— Przez prawie cały tydzień przygotowywałem maszynę oraz wylatałem trzy godziny.

— Pana życzenia?

— Chciałbym zwyciężyć w Samolotowych Mistrzostwach Polski oraz być nawigatorem Stanisława Bryzgalskiego w następnych mistrzostwach (m).





U góry, po prawej: Pil. Władysław Gawlik (po lewej) i nawig. Stanisław Bryzgalski (po prawej) z Katowic, którzy zajęli pierwsze miejsce. Wyżej: Jeden z 13 Jaków po zakończeniu konkurencji na lotnisku Rakowice.

Co mi się podobało na XV Locie Południowo-Zachodniej Polski?

- wysoki poziom zawodów, atrakcyjne konkurencje, strona sportowa i organizacyjna, przyjemna atmosfera;
- bardzo dobre zakwaterowanie, dobre wyżywienie;
- przybycie sekretarza generalnego Aeroklubu PRL na otwarcie zawodów oraz zainteresowanie członków prezydium ZG Aeroklubu PRL na lotnisku Gocław;
- praca komisarzy sportowych z Aeroklubu Krakowskiego, oddanych do pomocy komisji sędziowskiej;
- współpraca z aeroklubami pomagającymi przeprowadzić zawody;

Co mi się nie podobało na tegorocznym Locie?

- mały udział załóg w zawodach;
- punktacja w konkurencji C, a szczególnie w E (górskiej);
- słaba propaganda zawodów poza Krakowem.

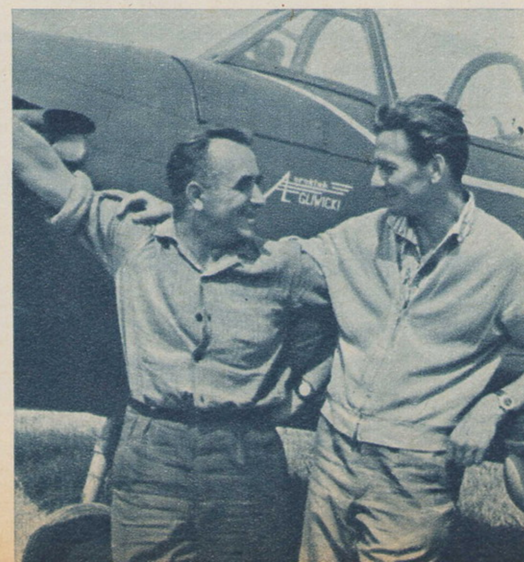
Ponadto uważam, iż osoba nawigatora na zawodach jest zbędna i śmiało może tę funkcję pełnić kierownik sportowy. W przyszłości mapy od zawodników, po przylocie z trasy, należy odbierać przy samolocie i to komisyjnie (dwóch sędziów). Odebrana mapa nie może być w żadnym przypadku zwrócona zawodnikom, nawet do podpisania i co najważniejsze — musi być komisyjnie sprawdzona i porównana z oryginałem. Mapa trasy będąca w posiadaniu komisji z poszczególnej konkurencji, z prawidłowo naniesionymi znakami, obszarem kontrolowanym, obiektami itp. powinna być niezwłocznie wywieszona na tablicy wyników — po przylocie ostatniej załogi. Wyniki z każdej konkurencji muszą być podane do wiadomości zawodników przed następną konkurencją. W przeciwnym razie należy odłożyć konkurencję o jeden dzień. Dotychczas wykładane białe płótna na trasie należałoby w przyszłości zastąpić pomarańczowymi, aby wykluczyć pomyłki (schnąca bielizna, znaki wykładane przez harcerzy itp.). Jeśli regulamin wymaga od zawodników przelotu z dokładnością do jednej sekundy, komisarze jak i sędziowie muszą być zaopatrzeni w chronometry. Przyszły regulamin należałoby tak opracować, aby każda konkurencja umożliwiała zdobycie jednakowej ilości punktów (np. 1 000 pkt.).

★

Po raz piętnasty z kolei rozegrano z powodzeniem Lot Południowo-Zachodniej Polski, którego tradycje sięgają roku 1929, kiedy to po raz pierwszy zwyciężył Franciszek Żwirko. Tegoroczny Lot był Lotem Jubileuszowym. Udał się jak najbardziej i żałować tylko należy, że uczest-

Dokończenie na str. 10

Załoga Aeroklubu Gliwickiego, pil. Edmund Mikołajczyk (po prawej) i nawig. Jan Błaszczyk, wywalczyła tego roku 5 miejsce. Foto: T. M. (6)



ZAŁOGI O XV LOCIE

● **KATOWICE** — Impreza naprawdę świetna. Jej ranga na pewno wyższa od Samolotowych Mistrzostw Polski. Bardzo atrakcyjne konkurencje, szczególnie nocne. Wszystkie konkurencje powinny być punktowane według obliczeń zawodnika.

★

● **WARSZAWA** — Atrakcyjne ze względu na loty nocne i konkurencję górską. Regulamin zawodów należałoby wcześniej przesyłać klubom lub zgłoszonym do lotu załogom, celem wprowadzenia ewentualnych uwag i poprawek. Z satysfakcją obserwowaliśmy ogromny wkład kierownictwa klubu w przeprowadzenie tej pięknej imprezy samolotowej.

★

● **RADOM** — Organizacja bardzo dobra. Konkurencje trudne ale bardzo ciekawe. Atmosfera sportowa — przyjemna. Dzięki konkurencji górskiej zdobyliśmy bardzo dużo doświadczenia zawodniczego.

★

● **KRAKÓW** (Wolański-Szczęsny). — Konkurencje interesujące. Dużo przyjemnych wrażeń spotkało nas w lotach nocnych. Konkurencja górska dawała ogromną szansę wygrania lotu. Nieregularnie rozłożone znaki w konkurencji A.

★

● **GLIWICE** — Konkurencje trudne — dobrze pomyślane. Jedyny mankament, to mała dokładność ustalania czasów nad punktami kontrolnymi w terenie. Dobra organizacja zawodów. Szkoda że Lot nie jest organizowany co roku.

★

● **ŁÓDŹ** — Widać stały rozwój Lotu, jak również wzrost poziomu załóg. Są to najciekawsze i najtrudniejsze zawody ze względu na ich charakter złożonej pracy nawigacyjnej załogi. Bardzo atrakcyjne, ze względu na wprowadzenie długich tras nawigacyjnych w nocy.

★

● **KROSNO** — Zawody przyjemne. Duży wkład pracy organizatorów. Za mało zawodników jak na taką piękną imprezę samolotową. Duże dysproporcje w punktacji między poszczególnymi konkurencjami (np. górską).

★

● **WARSZAWA** (Adamkiewicz-Żuczkowski). Ciekawe. Interesujący regulamin (zmuszający do myślenia). Zawody wymagające dużego wysiłku od załóg. Najciekawsze konkurencje: druga nocna i górska. Naszym zdaniem nastąpiło obniżenie poziomu pracy sędziów.

★

● **RZESZÓW** — Udane. Na poziomie. Przyjemnie zorganizowane. Konkurencje trudne — górska za skomplikowana.

★

● **KRAKÓW** (Rawicz-Kieszkowski) — Założenie bardzo dobre. Komisarze powinni być poinformowani o swoich obowiązkach, aby w czasie zawodów uniknąć nieporozumień.

★

● **OPOLE** — Ciekawe, udane, bardzo trudne i pomysłowo zorganizowane.

★

● **MIELEC** — Trudne ale i ciekawe. Urozmaicone pod względem rozgrywania konkurencji. Należałoby dopracować regulamin.

★

● **GDAŃSK** — Najtrudniejsza konkurencja górska — szczególnie dla załóg z dolin. Najatrakcyjniejsze — konkurencje nocne. Równomiernie rozłożyć ilość punktów na wszystkie konkurencje. (m)

Lotnictwo zaczynaliśmy budować w Polsce Ludowej od zdewastowanych przez faszystowskiego najeźdźcę lotnisk, zburzonych hangarów, braku sprzętu i fachowców. Braki materialne nie decydowały jednak o naszym entuzjazmie i sercu do odradzającego się lotnictwa polskiego. Wszędzie znajdowali się ludzie, którzy na każdym odcinku swą ofiarną pracą tworzyli nową rzeczywistość lotnictwa w Polsce. Tak było też z lotnictwem sportowym. W stosunkowo krótkim czasie, obok stale rozbudowywujących się Wojsk Lotniczych. wznowił działalność Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i powstała Liga Lotnicza.

W ślad za szybkim uruchamianiem szkół, aeroklubów i w ogóle ożywieniem ruchu lotniczego w kraju, m. in. także na odzyskanych Ziemiach Zachodnich i Północnych, postępuje naprzód rozwój nauki i techniki oraz odbudowa i rozbudowa przemysłu lotniczego. Wszelkie możliwości rozwoju zawdzięcza nasze lotnictwo ofiarnemu wysiłkowi klasy robotniczej i mas pracujących, budujących pod kierownictwem Partii ustrój socjalistyczny w naszym kraju. Partia i Rząd już od samego początku istnienia Polski Ludowej poświęcały wiele uwagi rozwojowi lotnictwa w kraju, udzielając poszczególnym jego rodzajom, pomimo istniejących trudności, maksymalnej pomocy finansowej. Członkowie Partii — komuniści polscy kierowani byli na najbardziej odpowiedzialne placówki w lotnictwie i oni też nadawali kierunki rozwojowe poszczególnym dziedzinom naszego lotnictwa.

JERZY R. KONIECZNY

SPORT LOTNICZY W 20-LECIU PRL

I. LOTNICTWO SPORTOWE W LATACH 1945—1956

1. Formy organizacyjne

W pierwszych miesiącach po wyzwoleniu wszelkimi sprawami związanymi ze szkoleniem sportowym lotniczym i tworzącymi się aeroklubami regionalnymi kierował Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Powołał on pod koniec 1945 r. Komitet Organizacyjny ARP, odtworzył i zalegalizował statut Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, którego pierwsze po wojnie Walne Zgromadzenie odbyło się 10 października 1945 r.

Struktura ARP, oparta w pierwszym okresie na przedwojennych zasadach, przewidywała istnienie aeroklubów regionalnych, posiadających osobowość prawną i własne statuty, afiliowanych do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Ze względu jednak na to, że aerokluby regionalne nie posiadały jednolitych statutów, a ich osobowość prawna była powodem poważnych trudności w utrzymaniu jednolitych zasad działania, Walne Zgromadzenie ARP uchwaliło 25 czerwca 1948 r. stworzenie na terenie kraju jednej wielkiej organizacji sportowo-lotniczej, w której oddziałami terenowymi staną się wszystkie aerokluby, lecz pozbawione już swojej własnej osobowości prawnej. Nowy statut ARP, oparty na tych zasadach, przewidywał jak najszersze dostosowanie organizacji do potrzeb ustroju Polski Ludowej. ARP jako najwyższa władza sportowa lotnictwa na terenie Rzeczypospolitej i członek Międzynarodowej Federacji Lotniczej (Federation Aeronautique Internationale — w skrócie FAI) i Naczelnego Organu Polskich Zrzeszeń Sportowych miał współpracować m. in. ściśle z Ligą Lotniczą i powstałą później organizacją „Służba Polsce".

Praca i cele Aeroklubu RP i jego oddziałów terenowych, tj. aeroklubów regionalnych, nie tylko nie kolidowały, w stosunku do zadań i działalności Ligi Lotniczej, lecz uzupełniały się ze sobą, ponieważ Liga popularyzowała lotnictwo i rozpowszechniała modelarstwo, a aerokluby zajmowały się utrzymywaniem w stałym treningu i sprawności pilotażowej wyszkolonej przez PO „Służba Polsce" młodzieży lotniczej.

Powszechna Organizacja „Służba Polsce" powołana przez władze państwowe z początkiem 1948 r. miała zadanie podniesienia poziomu kultury fizycznej, wychowania obywatelskiego, oraz przysposobienia wojskowego i zawodowego najszerszych mas młodzieży w Polsce. W ramach Komendy Głównej tej organizacji utworzono samodzielny wydział lotniczy, którego kompetencje i zakres działania rozszerzono potem znacznie i przekształcono w związku z tym w oddział lotniczy. Posiadał on dość duży zespół specjalistów lotniczych, w tym sporo oficerów oddelegowanych z Wojsk Lotniczych i miał wyłączność w szkoleniu młodzieży polskiej w pilotażu szybowcowym i samolotowym oraz w szkoleniu spadochronowym (w skokach z samolotów). PO „Służba Polsce", w oparciu o sieć swoich służb w terenie, miała możność doboru do lotnictwa najbardziej wartościowego elementu młodzieżowego, przede wszystkim spośród młodzieży robotniczej i chłopskiej.

Całość wyszkolenia pomyślana była w ten sposób, że Liga Lotnicza — przez popularyzację lotnictwa i rozwój modelarstwa lotniczego oraz prowadzenie teoretycznego szkolenia lotniczego wśród młodzieży — miała przygotowywać najmłodszy narybek do lotnictwa, który po przejściu selekcji i wyszkolenia lotniczego w PO „Służba Polsce" przechodził z kolei do aeroklubów regionalnych, aby tam latać treningowo i zdobywać dalsze, wyższe klasy wyszkolenia. Pomyślany w ten sposób proces szkolenia lotniczego, rozbity na trzy organizacje, nie mógł dawać zupełnie dobrych rezultatów.

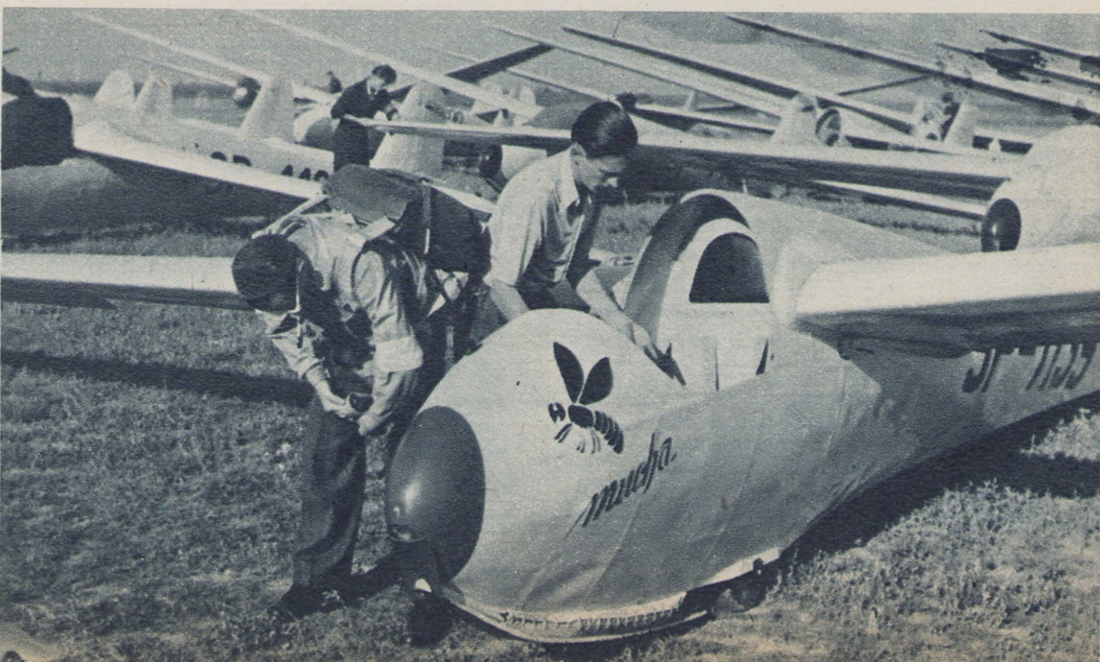
Zadania planu 6-letniego, które znalazły silne odbicie również na odcinku szkolenia lotniczego młodzieży sprawiły, że z początkiem roku 1949 powołana została do życia zreorganizowana Liga Lotnicza. Przejęła ona całość szkolenia podstawowego, a przy ARP pozostało nadal kierownictwo działalnością wyczynową pilotów, prowadzoną w aeroklubach regionalnych.

Jednakże w końcu 1949 r. zrodziła się nowa koncepcja organizacyjna, wskazująca na konieczność zjednoczenia wszystkich organizacji, działających na terenie lotnictwa sportowego. W wyniku odgórnych zaleceń członkowie wszystkich aeroklubów regionalnych podjęli na walnych zgromadzeniach uchwały, mocą których aerokluby regionalne zrzekły się swej osobowości prawnej i statutów oraz w pełnym składzie osobowym, jako zwarte jednostki organizacyjne, przeszły do Ligi Lotniczej. Powstały w ten sposób aerokluby Ligi Lotniczej podlegające organizacyjnie i administracyjnie i w zakresie szkolenia Zarządowi Głównemu Ligi Lotniczej, a ściślej Zarządom Wojewódzkim Ligi Lotniczej. Aeroklub RP pozostał w założeniu nadal władzą polskiego sportu lotniczego. Założenie to okazało się jednak fikcyjne, gdyż w praktyce ARP przestał od tej pory działać, a wszystkie jego uprawnienia i obowiązki przejęła w trybie administracyjnym Liga Lotnicza. Ograniczone zostały również kontakty polskiego sportu lotniczego z zagranicą.

Nowa Liga Lotnicza, działająca w latach 1950—1953 (do kwietnia), jako jedyna w tym czasie organizacja lotnicza w Polsce, wniosła poważny wkład w rozwój szkolenia i sportu lotniczego oraz w tworzenie zaplecza i rezerw lotniczych, pomimo dość istotnych jeszcze braków w jej działalności. Należy do nich głównie przeprowadzona w latach 1950—1952 weryfikacja w lotnictwie sportowym, która osłabiła bardzo poważnie aktyw społeczny Ligi.

19 lipca 1952 r. Plenum Zarządu Głównego Związku Młodzieży Polskiej podjęło historyczną uchwałę o objęciu przez ZMP szefostwa nad Wojskami Lotniczymi. Pomimo, że Liga współpracowała już dawniej z ZMP, to jednak uchwała zacieśniła jeszcze bardziej tę więź w pracy nad wzmocnieniem obronności kraju. Najlepsza młodzież ZMP-owska stanęła w pierwszych szeregach budowniczych lotnictwa Polski Ludowej; brała aktywny udział w pracach aeroklubów i kół Ligi Lotniczej oraz po przeszkoleniu w Lidze Lotniczej, wstępowała do oficerskich szkół lotniczych. Hasło: „ZMP-owcy — na samoloty" odbiło się szerokim echem w całym kraju. Setki chłopców i dziewcząt stanęło na apel ZG ZMP do pracy w lotnictwie sportowym. ZMP-owskie zawołanie: „Szerzej rozpostrzyjmy nad Ojczyzną skrzydła naszego lotnictwa — skrzydła pokoju i przyjaźni między narodami, skrzydła wolności i niepodległości Polski Ludowej" towarzyszyło ZMP-owskiej młodzieży w wyszkoleniu i zdobywaniu coraz to wyższych uprawnień lotniczych w Lidze.

Na I Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, w roku 1953, aż 27 szybowników dokonało niezwykłego i po raz pierwszy na tego rodzaju zawodach notowanego wyczynu: prędkościowego przelotu po trasie trójkąta 300 km. Na zdjęciu: „Mucha-ter".



Pod koniec swej działalności Liga Lotnicza bardzo poważnie rozwinęła nasze szybownictwo, które po raz pierwszy po wojnie doszło do poziomu międzynarodowego. Niewątpliwą jednak wadą w działalności tej organizacji było zbyt duże rozbudowanie administracji LL, co osłabiło działalność społeczną tej przeszło pół milionowej organizacji lotniczej w Polsce.

W maju 1953 r. nastąpiło zjednoczenie pokrewnych sobie organizacji obronnych: TPŻ, Ligi Lotniczej i Ligi Morskiej w jedną wielką organizację społeczną, która przyjęła nazwę: Liga Przyjaciół Żołnierza. W Zarządzie Głównym LPŻ powstał pion lotniczy, który przejął całokształt działalności wyszkoleniowej i sportowej z Ligi Lotniczej oraz kierował pracą aeroklubów, które otrzymały z kolei nową nazwę: Aerokluby Ligi Przyjaciół Żołnierza. Podległy one, podobnie jak w Lidze Lotniczej, Zarządom Wojewódzkim LPŻ, co jeszcze bardziej wpłynęło na osłabienie działalności aeroklubów i w ogóle lotnictwa sportowego w Polsce.

Taki stan organizacyjny istniał do roku 1954. W trosce o częściowe chociaż uzdrowienie sytuacji, o uaktywnienie działalności społecznej sportu lotniczego i o nadanie ARP cech rzeczywistej działalności, na zorganizowanej we Wrocławiu 31 marca 1954 r. ogólnopolskiej naradzie szkoleniowej pionu lotniczego LPŻ, którą potraktowano równocześnie jako zjazd delegatów aeroklubów regionalnych, dokonano wyboru 3 osobowego Zarządu ARP. Przyczyniło się to w znacznym stopniu do poprawienia sytuacji w lotnictwie. Zarząd ten zorganizował 23 listopada tegoż roku pierwszą ogólnokrajową naradę społecznego aktywu lotniczego, na której poddano rewizji i krytyce istniejącą sytuację, powołano do życia rady specjalistyczne ARP (modelarską, szybowcową, samolotową i spadochronową) oraz wytyczono podstawowe kierunki dalszego działania Zarządu ARP, poszerzonego o wymienione rady. Spowodowało to dość duże uspołecznienie działalności lotniczej w LPŻ oraz ożywienie kontaktów zagranicznych polskiego sportu lotniczego niemal we wszystkich jego dziedzinach. Efektem tego było m. in. przeprowadzenie w Polsce międzynarodowych zawodów szybowcowych w czerwcu 1954 r. w Lesznie, na których polscy piloci po raz pierwszy po kilku latach przerwy, mieli możność zmierzyć się z pilotami zagranicznymi i odnieść zwycięstwo w tych zawodach.

Z początkiem 1956 r. utworzona została Lotnicza Komisja Historyczna przy ZG LPŻ, a potem powołano także Radę Balonową ARP, która rozpoczęła pracę nad reaktywowaniem sportu balonowego w Polsce. Poza tym, na przestrzeni lat 1955—1956 powstawały Rady aeroklubów regionalnych. Większość z nich odegrała konkretną i pozytywną rolę w uspołecznianiu pracy aeroklubów i w kontroli pracy aparatu etatowego. Trzeba podkreślić, że od momentu powstania poszczególnych Rad specjalistycznych ARP wszelkie imprezy sportowe były organizowane i przeprowadzane przy ścisłej współpracy pionu lotniczego LPŻ z lotniczym aktywem społecznym.

Na rozszerzonym zebraniu Zarządu ARP, który działał przy Zarządzie Głównym LPŻ, odbytym 6 listopada 1956 r., centralny aktyw lotnictwa sportowego reprezentowany przez wszystkie Rady specjalnościowe zażądał całkowitego wydzielenia lotnictwa sportowego z Ligi Przyjaciół Żołnierza i restytuowania pełnej działalności ARP, jako najwyższej i jedynej organizacji zajmującej się i kierującej sportem w Polsce.

Myśl ta była zresztą nie nowa, dyskutowano ją żywo w aeroklubach i przewijała się często w wystąpieniach różnych działaczy lotniczych. Stała się jednak bardziej odważna dopiero po XX Zjeździe KPZR, a wybuchnęła żywiołowo i dość ostro na terenie lotnictwa sportowego po VIII Plenum PZPR, w październiku 1956 r.

Na zebraniu tym wybrano Komisję Restytucyjną, której głównym zadaniem było przygotowanie nadzwyczajnego walnego zgromadzenia ARP oraz przeprowadzenie prac przygotowawczych celem wydzielenia lotnictwa sportowego z LPŻ.

Pomiędzy 6 listopada a 16 grudnia tegoż roku odbywała się dyskusja nad nowymi drogami rozwojowymi lotnictwa sportowego, zarówno wśród działaczy lotniczych w terenie jak i na walnych zgromadzeniach aeroklubów regionalnych. Główną jej tezą było poszukiwanie najlepszej formy organizacyjno-strukturalnej, która godziłaby słuszne i konieczne potrzeby obronne państwa z właściwym i masowym rozwojem lotnictwa sportowego.

Po tej linii poszły też prace Komisji Restytucyjnej, która przedstawiła nadzwyczajnemu walnemu zgromadzeniu ARP, zwołanemu 16 grudnia 1956 r. w Warszawie, główne założenia restytuowanego aeroklubu. Komisja ta przyjęła za podstawę swego działania statut ARP, a w jego ramach postulaty i opinie wysuwane przez aktyw terenowy.

Należy przy tym zaznaczyć, że statut ARP, zatwierdzony 24 stycznia 1946 r. w rejestrze Stowarzyszeń i Związków pod nr 45 nie został oficjalnie przez władze państwowe zastąpiony nowym lub uchylony i w związku z tym był prawomocny i obowiązywał nadal całe lotnictwo sportowe na terenie Polski. Statut z 1946 r. został zatwierdzony również przez FAI. Także na forum międzynarodowym polski sport lotniczy występował dotąd pod nazwą ARP i pod nią został przyjęty do FAI na podstawie umowy afiliacyjnej. Działalność ARP nie była przekazana żadnym prawomocnym aktem, ani Lidze Lotniczej, ani Lidze Przyjaciół Żołnierza. Liga Lotnicza uczyniła się samowolnie właścicielką mienia ARP, które z kolei przejął LPŻ. Na podstawie § 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1949 r. Liga Lotnicza została uznana za stowarzyszenie wyższej użyteczności i przejęła mienie tylko całego stowarzyszenia „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" (mówi o tym D.U. RP nr 60, poz. 333).

Na wspomnianym już nadzwyczajnym walnym zgromadzeniu ARP w dniu 16 grudnia 1956 r. przyjęto uchwałę o usamodzielnieniu się lotnictwa sportowego, wydzieleniu jego działalności z LPŻ i restytuowaniu pełnej działalności ARP, którego nazwę statutową — jako niezgodną z konstytucyjną nazwą państwa — zmieniono na Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (w skrócie: Aeroklub PRL lub ARPL). Z dniem 1 stycznia 1957 r. nowa organizacja lotnictwa sportowego — Aeroklub PRL rozpoczęła swą działalność. Struktura organizacyjna APRL opracowana została na podstawie obowiązującego dotychczas statutu, po wprowadzeniu nieznacznych poprawek oraz w oparciu o dotychczasowe doświadczenie organizacyjne lotnictwa sportowego, zarówno okresu przedwojennego jak i ostatniego 12-lecia Polski Ludowej. Zasadniczą cechą nowej struktury organizacyjnej ARPL była demokratyzacja i decentralizacja w zarządzaniu, kierowaniu i kontroli działalności lotnictwa sportowego. Tym samym rozpoczął się nowy etap pracy lotnictwa sportowego w Polsce Ludowej.

2. Szkolenie i sport

a) Modelarstwo lotnicze. Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który początkowo zajmował się organizacją lotnictwa cywilnego, pomagał w zakładaniu modelarni lotniczych. Powstawały one wszędzie tam, gdzie były ku temu warunki. Jednakże na przełomie lat 1946—1947 modelarstwo lotnicze zaczęło upadać, na skutek braku dostatecznej ilości instruktorów do prowadzenia modelarni.

Powstała w 1946 r. Liga Lotnicza podjęła się trudnego zadania wyszkolenia nowych kadr instruktorskich. W tym czasie utarł się jednak pogląd, że modelarstwo przeszkadza młodzieży w nauce, który podzielały również władze szkolne. Wywarło to ujemny wpływ na rozwój modelarni przy szkołach.

Kierunki rozwojowe modelarstwa lotniczego, prowadzonego przez Ligę Lotniczą, były odbiciem doświadczeń i przykładów przedwojennych, reprezentowanych przez LOPP. Polegało to m. in. na robieniu z modelarstwa tzw. sztuki i kultywowania swego rodzaju dłubactwa, co rzecz jasna nie pasowało do potrzeb chwili, w myśl głoszonego hasła: „Od modelu na szybowiec" — „Z szybowca na samolot".

Swego rodzaju okresem przełomowym dla modelarstwa lotniczego były lata 1950—1951. Przejęcie przez zreorganizowaną Ligę Lotniczą całokształtu spraw szkolenia lotniczego spowodowało, iż włączono modelarstwo w cykl szkolenia młodzieży dla potrzeb lotnictwa zawodowego. Od tej pory zaczyna się szybciej rozwijać sport modelarski. Trzeba tu jednakże dodać, że oprócz Ligi Lotniczej szkoleniem modelarskim zajmowały się także ZHP i młodzieżowe domy kultury, co powodowało w kraju niemało trudności w kierowaniu ruchem modelarskim i jego zaopatrzeniem.

W tym czasie przeprowadzono szereg kursów, na których wyszkolono spore ilości instruktorów. W 1952 r. nawiązano również współpracę z Ministerstwem Oświaty i próbowano wejść z modelarstwem lotniczym do szkół, jednakże z nie najlepszym jeszcze skutkiem. Dużym osiągnięciem tego roku było oparcie pracy w tej dziedzinie o aktyw społeczny, czego wyrazem było m. in. powstanie Centralnej Rady Modelarstwa Lotniczego i rad terenowych. W tymże roku wyszkolono w całym kraju ogółem 8 016 modelarzy i przeprowadzono 19 ogólnokrajowych imprez modelarskich, w których startowało 1 154 zawodników z około 2 000 modelami.



W pierwszych trzech latach po wojnie szkolenie szybowcowe prowadzone było w szkołach i ośrodkach lotniczych podlegających Departamentowi Lotnictwa Cywilnego MK. Szkolono wówczas metodą jednomiejscową. Foto: B. Koszewski (2)

W 1953 r. uruchomiono Centrum Modelarstwa Lotniczego w Jeżowie Sudeckim (czynne do 1954 r., potem przeniesione do Poznania), w którym zorganizowano szereg kursów dla kadry instruktorskiej, aktywu społecznego i nauczycieli. W tym roku zarejestrowano wówczas w Polsce ogółem 513 modelarni lotniczych, które należały do ZHP, MDK i LPŻ. Zaznaczyć trzeba, że w tym okresie nie opłacano jeszcze instruktorów prowadzących zajęcia w modelarniach. Od tej pory rozwój modelarstwa posuwał się nieprzerwanie naprzód, pomimo stosunkowo niedużych funduszów, jakie zarówno LL jak i LPŻ przeznaczały na rozwój tej dziedziny.

Ruch sportowy ogranicza się w tym okresie raczej do imprez krajowych, z których do najpoważniejszych należą doroczne Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających; szereg imprez organizowano także na szczeblu wojewódzkim. Innowacją były niewątpliwie zawody w nowych kategoriach modeli, m. in. modeli szybowców zboczowych, mikromodeli i modeli szybkich na uwięzi. Modelarstwo polskie zaczyna na ogół nadążać za poziomem modelarstwa za granicą, nie ma jednak praktycznie żadnej okazji do wypróbowania swych sił w startach międzynarodowych.

Pierwszy od kilku lat start polskich modelarzy w zawodach państw demokracji ludowej w Czechosłowacji (1955 r.) nie powiódł się. Jednakże z porażki, jaką modelarstwo polskie tam poniosło, nie wyciągnięto właściwych wniosków; wprost przeciwnie — zamknęło to modelarzom drogę do dalszych spotkań międzynarodowych. Jedną z podstawowych bolączek jaka dokuczała modelarstwu w owym okresie były braki w zaopatrzeniu modelarzy wyczynowych (m. in. silniki i guma wysokiej jakości do napędu modeli).

W następnych latach braki te stopniowo usuwano. Spowodowano m. in. wprowadzenie do Centrali Zaopatrzenia Szkół — działu modelarstwa, co wpłynęło na pewną poprawę zaopatrzenia materiałowego modelarzy w terenie. Swego rodzaju sukcesem było również sprowadzenie z krajów demokracji ludowej 175 silników modelarskich i 115 kg gumy. Zakupiono także aparaturę radiową do zdalnego sterowania oraz rozpoczęto produkcję silników krajowych i zestawów modeli szkolnych. Istotnym też pociągnięciem było włączenie modelarstwa wyczynowego do aeroklubów. Przyczyniło się to niewątpliwie do podniesienia wyników sportowych modelarstwa w następnych latach.

W roku 1956 wprowadzono nowe, poprawione programy szkoleniowe, zamykające cykl przygotowania modelarza na wyczynowca lub kandydata do lotnictwa. Zastosowano w nich pewną formę odpowiadającą modelarstwu szkolnemu, co pozwoliło na znalezienie wspólnej platformy porozumienia z Ministerstwem Oświaty w sprawie wprowadzenia modelarstwa lotniczego do szkół, w ramach zajęć pozalekcyjnych. (c.d.n.)

KRONIKA LOTNICZA 1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1951 (cd.)

3—17 czerwca

● W Inowrocławiu odbyły się VIII Krajowe Zawody Szybowcowe. Wzięło w nich udział 21 pilotów (18 na szybowcach „Mucha-ter"; I. Kempówna z pasażerem B. Dankowską i A. Brzuska z Z. Kudzewiczem na „Żurawiach" oraz poza konkursem A. Zientek na szybowcu „Osa"). Rozegrano 8 konkurencji, w tym po dwa razy przeloty po trójkącie 100 km i przeloty docelowe 100 km oraz przelot docelowy 350 km. Zwyciężył pil. Jerzy Wojnar z Krakowa, przed pil. J. Adamkiem z Torunia i T. Śliwakiem z Inowrocławia, czwarty był E. Makula, a piąty A. Witek. W czasie zawodów piloci zdobyli 9 warunków do złotej odznaki szybowcowej i 19 warunków do odznaki diamentowej. Pil. J. Kempówna ustanowiła 2 kobiece rekordy Polski w kategorii szybowców dwumiejscowych (w przelocie owartym i docelowo-powrotnym).

★

15 czerwca

● LOT otworzył nową krajową linię lotniczą na trasie z Warszawy do Rzeszowa.

★

21 czerwca

● Ryszard Bitner z Aeroklubu Warszawskiego ustanowił na szybowcu „Mucha" rekord Polski w przelocie docelowo-powrotnym (Warszawa—Świdnik—Warszawa), uzyskując odległość 316 km.

★

1 lipca

● Barbara Dankowska wykonuje przelot szybowcowy na odległość 325 km, zdobywając tym samym — jako pierwsza kobieta w Polsce — złotą odznakę szybowcową.

● Lucyna Wlazło ustanowiła na szybowcu „Mucha" kobiecy rekord Polski w przelocie docelowo-powrotnym 251 km, uzyskując wynik lepszy od rekordu międzynarodowego.

★

19 lipca

● Aleksander Pawlikiewicz ustanowił na szybowcu „Żuraw" (z pasażerem Zdzisławem Pakielewiczem) rekord Polski w przelocie docelowym 515„5 km, w kategorii szybowców dwumiejscowych.

★

26 sierpnia

● Z okazji Święta Lotnictwa Polskiego odbyły się w Warszawie centralne pokazy lotnicze, które podziwiało 200 tysięcy osób. Wzięli w nich udział piloci z lotnictwa sportowego i wojskowego. Demonstrowano m. in. zespołowy pokaz wyższego pilotażu na myśliwskich samolotach odrzutowych. Pokazy lotnicze z okazji Święta i V Tygodnia Lotnictwa odbyły się również w Łodzi, Lublinie, Olsztynie i Białymstoku.

★

1 września

● W Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego w Warszawie zniesiono Departament Lotnictwa Cywilnego i powołano, w ramach tegoż ministerstwa, Zarząd Lotnictwa Cywilnego.

★

2—9 września

● W Poznaniu odbyły się II Międzynarodowe Zawody Modeli Latających z udziałem reprezentacji ZSRR, Węgier, Polski, Rumunii i Bułgarii. Zespołowo zwyciężył zespół Związku Radzieckiego, przed Węgrami i Polską. W kategorii modeli na uwięzi, punktowanej oddzielnie, zwyciężyli Węgrzy przed modelarzami polskimi. Na zawodach ustalono 8 rekordów narodowych, w tym 5 Polski i po jednym Rumunii, Węgier i Bułgarii.

★

Październik

● Oblatano prototyp szybowca wysokowyczynowego konstrukcji Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku — „Jaskółka".

● W ramach festiwalu filmów radzieckich ukazał się na ekranach kin w Polsce radziecki film fabularny pt. „Zwycięzca przestworzy", mówiący o znakomitym rosyjskim uczonym Mikołaju Żukowskim.

★

15 listopad

● Pod Łodzią nastąpiła katastrofa samolotu PLL LOT, odbywającego rejs w trudnych warunkach atmosferycznych na trasie Szczecin — Poznań — Łódź — Kraków.

(c.d.n.)

Lotnisko Aleksandrowice, koło Bielska-Białej: po oblataniu „Jaskółki", jesienią 1951 roku. Przy szybowcu — pracownicy Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Foto: P. Elsztein



Z obrad Komisji Samolotowej APRL

SAMOLOT AKROBACYJNY PILNIE POSZUKIWANY

Na kolejnym posiedzeniu Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL, jakie odbyło się w dniu 10 lipca br., głównym tematem obrad była sprawa samolotu akrobacyjnego dla naszych najlepszych pilotów. Tak się niestety składa, że brak w Polsce samolotu akrobacyjnego, zbliżonego choćby tylko swymi osiągami do samolotów, jakimi dysponują zagraniczni rywale. Stawia to naszych pilotów, z których najlepsi reprezentują umiejętności na poziomie czołówki światowej, na z góry przegranej pozycji we wszystkich międzynarodowych zawodach i mistrzostwach. Sytuacji nie ratują nawet przerobione Zliny-26, które pod nazwą Super-Kasper-Akrobat miały przynieść sukcesy naszym pilotom. Dobitnym tego przykładem były ostatnie międzynarodowe mistrzostwa NRD w akrobacji samolotowej, w których uczestniczyli również Polacy. Ta ogniowa próba pilotów i sprzętu przed tegorocznymi mistrzostwami świata w Hiszpanii wypadła niezadowalająco. Głównie z powodu samolotów, które wyraźnie ustępują samolotom jakimi dysponują choćby tylko piloci Czechosłowacji, Węgier i NRD.

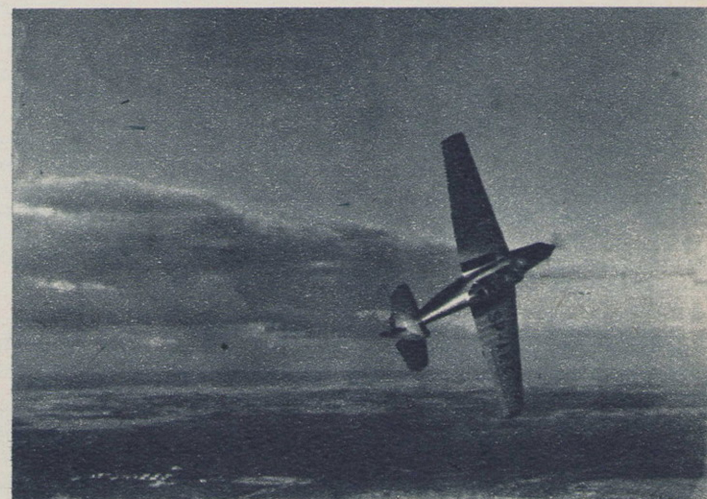
Wobec tego, iż samoloty „Super-Kasper-Akrobat" nie dają polskim pilotom gwarancji równorzędnej walki o czołowe miejsca na świecie, postanowiono zrezygnować z udziału w tegorocznych mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej, jakie odbyć się mają we wrześniu w Hiszpanii. Jednocześnie, mając na względzie dalszy rozwój tej dyscypliny lotniczej w Polsce, zdecydowano wysłać do Hiszpanii dwóch obserwatorów. Jednym z nich będzie trener naszych pilotów Adam Flis, drugiego wytypuje ZG APRL.

Jeśli chodzi o przyszłość, to planuje się budowę kilku egzemplarzy nowego samolotu akrobacyjnego. W związku z tym specjalna podkomisja opracowała już wstępne założenia oraz regulamin konkursu na nowy, polski samolot akrobacyjny. Tymczasem jednak, mając na uwadze przede wszystkim międzynarodowe zawody w akrobacji samolotowej z udziałem zawodników Krajów Socjalistycznych, jakie rozegrane mają być w połowie roku 1965 na terenie Polski, Komisja Samolotowa APRL uchwaliła wniosek, by w gronie fachowców przedyskutować sprawę zamontowania silnika o mocy 160 KM do samolotu „Super-Kasper-Akrobat" dysponującego jak wiadomo silnikiem o mocy 105 KM.

Sporo słów poświęcono tegorocznym mistrzostwom Polski w akrobacji samolotowej jakie odbędą się w Bielsku, w dniach 20—27 września br. w Centrum Szybowcowym w Lesznie.

★

Powracając do sprawy samolotu akrobacyjnego dla naszych najlepszych pilotów akrobacyjnych, nie sposób postawić pytania — czy rzeczywiście nie można kupić kilku egzemplarzy takich samolotów jak Zlin-226 „Trener", Zlin-226 „Akrobat" czy Zlin-326 „Akrobat", na których zwyciężali i zwyciężają na dotychczasowych mistrzostwach świata i poważniejszych zawodach międzynarodowych piloci Czechosłowacji i Węgier. A dodać należy, że na tych samolotach latają też piloci NRD, którzy coraz bardziej liczą się na międzynarodowej arenie.



Zlin w locie akrobacyjnym. Foto: J. Szymański

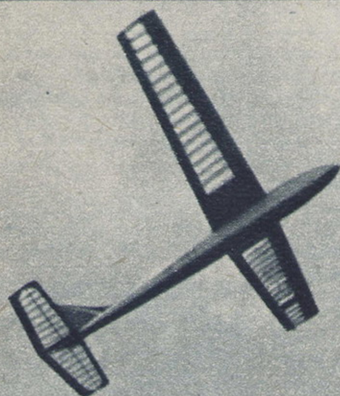
Wszyscy zawodnicy biorący w nich udział wykonają po trzy wiązanki półfinałowe — obowiązkową, dowolną i nieznaną (nowość). Trzecia część zawodników wejdzie do finału, w którym obowiązywać będą wiązanki — obowiązkowa znana i dowolna. O ostatecznym wyniku decyduje suma punktów (sędziowanie jawne) uzyskanych w półfinale i w finale. Na mistrzostwach obowiązywać będzie regulamin oparty na nowym regulaminie FAI, przyjętym na mistrzostwach świata w Hiszpanii. Mistrzostwa rozgrywane będą na monotypie Zlin-26 (dwumiejscowym) i wyłonią mistrza oraz dwóch wicemistrzów Polski.

Na zakończenie obrad członkom Komisji Samolotowej APRL posiadającym uprawnienia pilotów samolotowych zalecono, by wzięli udział w próbach eksploatacyjnych samolotu holującego „Kania", którego prototyp zdaje swój życiowy egzamin

Mimo iż argumenty Komisji Samolotowej i Zarządu Głównego APRL są przekonywające, a ponadto zbyt wiele zależy tu od innych czynników, to jednak powracając do decyzji odwołującej start naszych pilotów w Hiszpanii należy stwierdzić, że: **szkoda jednak dotychczasowych przygotowań do mistrzostw świata (w br. — dwa obozy kadry oraz start w mistrzostwach NRD), szkoda już pewnych tradycji, jakie zdobyliśmy w tym pięknym sporcie, szkoda wysiłku ludzi związanych z akrobacją samolotową oraz przede wszystkim szkoda zmarnowanych szans naszych pilotów, z których Stanisław Kasperek i Stefan Studencki reprezentują ścisłą czołówkę światową i przy dysponowaniu odpowiednimi samolotami mogliby z powodzeniem walczyć nawet o tytuł mistrza świata.** (hek)

XXIX MISTRZOSTWA POLSKI MODELI LATAJĄCYCH





WYNIKI ZESPOŁOWE

Modele z napędem silnikowym

1. Aeroklub Stalowowolski;
   seniorzy 1 845 pkt
   juniorzy 552 pkt = 2 397 pkt
2. Aeroklub Warszawski
   seniorzy 1 842 pkt
   juniorzy 493 pkt = 2 335 pkt
3. Aeroklub Podkarpacki
   seniorzy 1 522 pkt
   juniorzy 669 pkt = 2 191 pkt

Modele z napędem gumowym

1. Aeroklub Wrocławski
   seniorzy 2 374 pkt
   juniorzy 805 pkt = 3 179 pkt
2. Aeroklub Warszawski
   seniorzy 2 268 pkt
   juniorzy 656 pkt = 2 924 pkt
3. Aeroklub Poznański
   seniorzy 1 457 pkt
   juniorzy 1 048 pkt = 2 505 pkt

Modele szybowców A2

1. Aeroklub Warszawski
   seniorzy 2 115 pkt
   juniorzy 1 321 pkt = 3 436 pkt
2. Aeroklub Gliwicki
   seniorzy 2 162 pkt
   juniorzy 1 040 pkt = 3 202 pkt
3. Aeroklub Pomorski
   seniorzy 2 092 pkt
   juniorzy 1 057 pkt = 3 149 pkt

Wyniki indywidualne

Szybowce zdalnie kierowane (25. VI. 1964)

1. Tadeusz Kowal (Aeroklub Poznański) — 426 pkt
2. Czesław Cimoszko (Aeroklub Szczeciński) — 413 pkt
3. Jan Bury (Aeroklub Poznański) — 412 pkt

Startowało 10 zawodników.

Modele silnikowe — seniorzy (26 VI. 1964)

1. Kazimierz Ginalski (Aeroklub Podkarpacki)
   180 + 180 + 45 + 180 + 180 = 765 pkt
2. Jan Bury (Aeroklub Poznański)
   119 + 180 + 180 + 180 + 98 = 757 pkt
3. Tadeusz Pelczarski (Aeroklub Podkarpacki)
   180 + 119 + 180 + 88 + 180 = 747 pkt

Startowało 44 zawodników.

Modele silnikowe — juniorzy

1. Witold Rybczyński (Aeroklub Warszawski)
   179 + 139 + 180 = 493 pkt
2. Krzysztof Rachwał (Aeroklub Gdański)
   180 + 180 + 95 = 455 pkt
3. Eugeniusz Brzoza (Aeroklub Poznański)
   178 + 76 + 180 = 434 pkt

Startowało 62 zawodników.

Modele z napędem gumowym — seniorzy (27. VI. 1964)

1. Franciszek Gluza (Aeroklub Śląski)
   180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900 pkt
2. Norbert Parucha (Aeroklub Opolski)
   155 + 180 + 180 + 180 + 180 = 875 pkt
3. Aleksander Dziewiełtowski (Aeroklub Ostrowski)
   148 + 180 + 180 + 180 + 180 = 868 pkt

Startowało 43 zawodników.

Modele z napędem gumowym — juniorzy (27. VI. 1964)

1. Józef Bartkowiak (Aeroklub Ostrowski)
   180 + 180 + 118 = 478 pkt
2. Witold Müller (Aeroklub Grudziądzki)
   72 + 180 + 180 = 432 pkt
3. Stanisław Pieniążek (Aeroklub Podkarpacki)
   176 + 84 + 171 = 431 pkt

Startowało 37 zawodników.

Modele szybowców — seniorzy (28. VI. 1964)

1. Antoni Sulisz (Aeroklub Warszawski)
   180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900 pkt
2. Grzegorz Marciniak (Aeroklub Ziemi Lubuskiej)
   177 + 180 + 180 + 180 + 180 = 897 pkt
3. Edward Trzopek (Aeroklub Bielsko-Bialski)
   180 + 180 + 180 + 180 + 119 = 839 pkt

Startowało 43 zawodników.

Modele szybowców — juniorzy (28. VI. 1964)

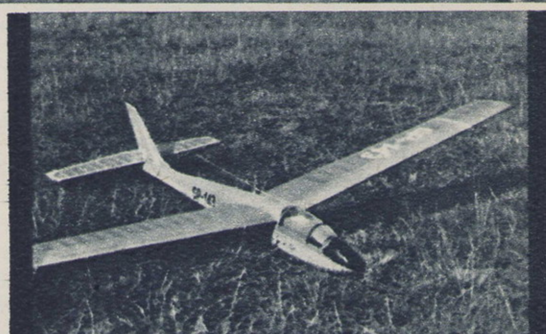
1. Leon Romańczyk (Aeroklub Kielecki)
   180 + 180 + 180 = 540 + 210 + 240 pkt
2. Włodzimierz Zając (Aeroklub Mielecki)
   180 + 180 + 180 = 540 + 210 + 91 pkt
3. Antoni Żaczyk (Aeroklub Podhalański)
   180 + 180 + 180 = 540 + 210 pkt

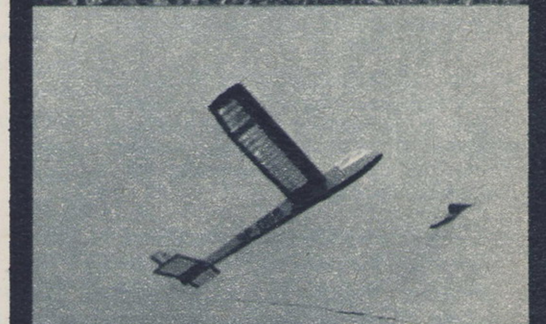
Startowało 90 zawodników.

Seniorzy Irena Paździorek i Franciszek Gluza z Aeroklubu Śląskiego mają powody do radości. Ich modele uzyskały doskonałe wyniki. Ale i juniorzy mogą być dumni ze wspaniałych wyników. Gdyby tylko organizacja zawodów dopisała, można by napisać, że ciechanowskie spotkanie modelarzy było imponujące.















W filmowym skrócie fragmenty ciechanowskich zawodów. Pierwszy model u góry to stylizowana, zdalnie kierowana „FOKA" Tadeusza Kowala. Ilościowo były to na pewno największe zawody tegoroczne, gdyż w startach uczestniczyło 329 osób, a ogółem obecnych było ponad 500 osób. Zdjęcia: Stanisław Jaśko



KRAKOWSKI CZYN – PONAD 100 000 zł.

Z okazji XV Lotu Południowo-Zachodniej Polski Aeroklub Krakowski gościł wielu pilotów. Każdy z uczestników otrzymał gustowny proporczyk. To jedno — poinformował nas wiceprezes urzędujący AKr **Jan BRYNIARSKI** — z naszych zobowiązań, które podjęliśmy z okazji IV Zjazdu PZPR i Dwudziestolecia naszej Ojczyzny. Społeczne wykonanie proporczyków i druk regulaminów zawodów pozwoliło oszczędzić na tej imprezie około 3 000 zł.

Ale to tylko drobna część cennych prac, które zadeklarowali w czynie społecznym członkowie Aeroklubu Krakowskiego. W dniu Lipcowego Święta zameldowali oni o zrealizowaniu następujących zobowiązań:

— przebudowano i zmodernizowano klubowy ośrodek modelarstwa lotniczego — wartość prac ca 30 000 zł;

— Przy współudziale zaprzyjaźnionych instytucji wyremontowano i zmontowano symulator lotu tzw. Linktrener — ogólna wartość wykonanych robót ca 50 000 zł.;

— personel techniczny zbudował wózek akumulatorowy — wartości ca 5 000 zł;

— unowocześniono i przystosowano do przewozu ludzi samochód „Nysa" — przyniosło to oszczędności rzędu 4 000 zł;

— wykonano szereg drobnych prac techniczno-gospodarczych, wartości co najmniej 2 000 zł.

W toku realizacji znajduje się wiele jeszcze różnego rodzaju zobowiązań. Ostateczny termin ich wykonania upływa z końcem bieżącego roku. Przewiduje się, że przyniosą Aeroklubowi Krakowskiemu dalsze oszczędności w granicach 30 000 zł.

Niewiele słów liczy meldunek krakowskich lotników, ale jaką ma wymowę! Realizacja przecież każdego zobowiązania to wiele godzin społecznej pracy, dobrowolnego wysiłku, którym piloci, mechanicy, wszyscy członkowie i pracownicy klubu pomnażają stan posiadania naszego lotnictwa sportowego.

Czekamy na wiadomości z innych aeroklubów. (pj)

● SPORT LOTNICZY ● SPORT LOTNICZY ● SPORT LOTNICZY ●

W ERFURCIE PRZEGRALIŚMY HISZPANIĘ

Pełna najlepszych nadziei wybierała się nasza ekipa na II Mistrzostwa NRD w Akrobacji Samolotowej, jakie odbyły się w dniach 6—13 czerwca br. w Erfurcie. Liczono nie tylko na dobre miejsca naszych pilotów w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej, ale przede wszystkim spodziewano się, że przerobiony Zlin-26 znany już jako „Super-Kasper-Akrobat" pozwoli na nawiązanie równorzędnej walki z pozostałymi ekipami, dysponującymi takimi samolotami jak Zlin-226 „Trener", Zlin-226 „Akrobat" i Zlin-326 „Akrobat".

Start w NRD miał być dla pilotów, a przede wszystkim dla samolotów „Super- Kasper- Akrobat", generalną próbą przed zbliżającymi się mistrzostwami świata.

W ogniu zawodniczej walki okazało się, że „Super-Kasper-Akrobat" zde-

Nasz najlepszy pilot w akrobacji samolotowej Stanisław Kasperek zajął w Erfurcie dobre piąte miejsce.



DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

niczyło w nim tak mało załóg. Przyczyniło się do tego ogólnokrajowe zawieszenie w nocnych lotach. Ale i tę trudność zdołał klub pokonać i doprowadzić zawody do końca, przesuwając termin o blisko miesiąc.

Wszyscy pracownicy aeroklubu wykazali wiele dobrych chęci i włożyli maksimum wysiłku, aby Jubileuszowy Lot wypadł jak najokazalej. Tak się też stało, bowiem XV Lot pod względem sportowo-organizacyjnym był najlepszym ze wszystkich do tej pory przeprowadzonych.

Zawody krakowskie jako jedyne tego typu na świecie — w stwierdzeniu tym nie ma przesady — wnoszą wiele wartości do polskiego sportu samolotowego. Uzupełniają wiedzę i podnoszą poziom sportowy zawodników, a ponadto doskonale rywalizują z samolotowymi mistrzostwami Polski, niejednokrotnie będąc bardziej atrakcyjnymi. Te wybitnie nawigacyjne zawody, wzbogacone tego roku o dwie konkurencje nocne, dodały Lotowi Południowo-Zachodniej Polski nowego blasku.

TADEUSZ MALINOWSKI

Miejsce	Załoga	Aeroklub	Punkty	KONKURENCJE A p	A m	B p	B m	C p	C m	D p	D m	E p	E m
1	pil. Władysław GAWLIK nawig. Stanisław Bryzgalski	Katowice	6571	721	8	350	8–9	1630	6–7	1570	6–7	2300	1
2	pil. Zdzisław DUDZIK nawig. Andrzej Koskowski	Warszawa	6310	980	4	900	3–4	1720	2–3	1600	5	1050	5–6
3	pil. Tadeusz WÓJCIK nawig. Lucjan Fabianowicz	Radom	6264	619	11	550	5	1600	8–9	1450	9	1775	3
4	pil. Wiesław WOLAŃSKI nawig. Zdzisław Szczęsny	Kraków	5711	936	5	350	8–9	1300	10	1300	10	1825	2
5	pil. Edmund MIKOŁAJCZYK nawig. Jan Błaszczyk	Gliwice	5600	1000	1	0	11–13	1480	10	1820	1	1300	4
6	pil. Bolesław MARCINIAK nawig. Karol Posełt	Łódź	5428	823	6	900	3–4	1720	2–3	1210	11	125	12–13
7	pil. Władysław WÓJCICKI nawig. Jerzy Szyłkiewicz	Krosno	5280	0	13	1000	1–2	1660	4–5	1570	6–7	1050	5–6
8	pil. Andrzej ADAMKIEWICZ nawig. Zbigniew Żuczkowski	Warszawa	5156	766	7	0	11–13	1750	1	1790	2	850	7
9	pil. Stanisław WIŚNIEWSKI nawig. Anatol Kokoszka	Rzeszów	4983	983	2–3	450	7	1140	13	1760	3	650	9
10	pil. Zbigniew RAWICZ nawig. Edward Kieszkowski	Kraków	4883	983	2–3	150	10	1450	11	1550	8	750	8
11	pil. Helmut STAŚ nawig. Robert Mazurek	Opole	4261	716	9	500	6	1600	8–9	820	13	625	10
12	pil. Zbigniew NOWAKOWSKI nawig. Zdzisław Żak	Mielec	4038	658	10	0	11–13	1660	4–5	1720	4	0	13
13	pil. Eugeniusz DOROSZEWICZ nawig. Bogdan Laus	Gdańsk	3875	50	12	1000	1–2	1630	6–7	1070	12	125	12–13

p– punkty; m – miejsce.

XV LOT POŁUDNIOWO ZACHODNIEJ POLSKI

●

KRAKÓW 22-27.VI.1964

●

Kierownictwo XV Lotu: Kierownik zawodów — wiceprezes Aeroklubu Krakowskiego Jan Bryniarski; kierownik sportowy — szef wyszkolenia Aeroklubu Krakowskiego Adam Czepirski; szef techniczny — Rajnhold Tkocz; kierownik startu — Janusz Tarkowski; przewodniczący komisji sędziowskiej — wiceprezes Aeroklubu Radomskiego Zdzisław Stróżewski.

cydowanie ustępuje samolotom pozostałych ekip, że nie sposób wykonywać na nim figur o dużym współczynniku, że start na tym samolocie w Hiszpanii byłby z góry skazany na niepowodzenie. Z zawodników tylko Stanisław Kasperek wykazał, że jest pilotem najwyższej klasy, że potrafi walczyć do końca i skutecznie z najlepszymi, że można zawsze na niego liczyć. Stanisław Ackerman i Michał Wiland latali trochę poniżej swoich możliwości.

W mistrzostwach startowali, oprócz Polaków i oczywiście licznej grupy zawodników NRD, także piloci Czechosłowacji i Węgier. W sumie — 23 pilotów. W konkurencji zespołowej oprócz drużyn zagranicznych startowały dwie drużyny NRD. Podstawą oceny zawodników był regulamin oparty na regulaminie budapeszteńskich mistrzostw świata. Różni się on jednak znacznie od tego jaki obowiązywać będzie na tegorocznych mistrzostwach świata w Hiszpanii. Ten ostatni lepiej odpowiada polskim pilotom, dysponującym słabszym od innych samolotem, zwraca bowiem uwagę przede wszystkim na precyzję, finezję oraz artyzm wykonywania figur.

W sumie rozegrano trzy konkurencje półfinałowe, na które składały się wiązanki: obowiązkowa znana, obowiązkowa nieznana (ułożona przez sędziów) oraz dowolna. W wyniku rozegranych konkurencji do finału zakwalifikowało się 13 pierwszych zawodników, w tym na szóstym miejscu Stanisław Kasperek. Stanisław Ackerman i Michał Wiland, zajmując 14 i 15 miejsca, zakończyli w tym momencie swój udział w mistrzostwach.

Po trzech półfinałach ustalono też ostateczną klasyfikację drużynową. Zwyciężył pierwszy zespół NRD — 6 328,4 pkt, przed Czechosłowacją — 6 310,8 pkt i Węgrami — 5 501,0 pkt. **Polacy uzyskali 5 342,2 pkt i zajęli 4 miejsce**, wyprzedzając jedynie drugi zespół NRD — 5 031,0 pkt.

W finale indywidualnym rozegrano jedną konkurencję, na którą złożyła się wiązanka dowolna. Do ostatecznej klasyfikacji liczono sumę punktów uzyskanych w półfinałach i w finale. Ostatecznie wygrał równo latający Frantisek Skacelik z Czechosłowacji, drugie miejsce zajął jego rodak, doskonały szczególnie w wykonywaniu akrobacji dowolnej — Jiri Kobrle. Najlepszym z pilotów NRD okazał się Borner, który zdobył tytuł mistrza kraju. Stanisław Kasperek niewiele mógł zdziałać na swym samolocie, mimo to w finale poprawił się jeszcze o jedną lokatę i zajął ostatecznie dobre piąte miejsce.

Organizacja mistrzostw stała na wysokim poziomie. Jedynym mankamentem zawodów były pewne nieścisłości regulaminu. Umożliwiały one różne interpretowanie poszczególnych jego punktów. W wyniku tego dochodziło do zbyt wielkich różnic pomiędzy ocenami wystawianymi przez poszczególnych sędziów. Właśnie fakt niedokładnego sędziowania spowodował po drugiej konkurencji najpierw interwencję, a potem rezygnację ekipy polskiej z udziału w mistrzostwach. Po wniesieniu kilku poprawek do klasyfikacji, dotyczących zresztą nie polskich zawodników, Polacy przystąpili do kontynuowania mistrzostw.

Na zakończenie podkreślić należy, że cała ekipa polska była bardzo serdecznie podejmowana tak przez organizatorów imprezy, Aeroklub NRD, jak i przez zakład opiekuńczy VEW-Funkwerke.

Ostateczne wyniki II Mistrzostw NRD w Akrobacji Samolotowej w klasyfikacji indywidualnej przedstawiają się następująco: 1. Skacelik (CSRS) — 3 581,4 pkt; 2. Dobrle (CSRS) — 3 580,2 pkt; 3. Borner (NRD) — 3 483,6 pkt; 4. Blaske (NRD) — 3 342,4 pkt; **5. Kasperek (Polska)** — 3 036,0 pkt; 6. Richter (NRD) — 2 962,6 pkt; 7. Horvath (Węgry) — 2 947,8 pkt; 8. Rusch (NRD) — 2 881,8 pkt; 9. Fejer (Węgry) — 2 823,8 pkt; 10. Kupphahn (NRD) — 2 760,6 pkt; 11. Kahle (NRD) — 2 637,6 pkt; 12. Bartak (CSRS) — 2 525,6 pkt; 13. Karlstedt (NRD) — 2 083,6 pkt; **14. Ackerman (Polska); 15. Wiland (Polska).**

HEK

WIĄZANKA OBOWIĄZKOWA Z I KONKURENCJI

1. Beczka sterowana w lewo 10—15 sek
2. Przewrót w prawo z 2 półbeczkami w pionie
3. Zawrót w lewo
4. Dwie zwitki korkociągu w prawo
5. Pół beczki w pionie i pół pętli
6. Beczka w pionie w prawo
7. Przejście półpętlą do lotu plecowego
8. Kokardka (ósemka leżąca) z położenia plecowego do góry z dwoma półbeczkami w lewo
9. Przewrót plecowy w prawo
10. Leżąca ósemka w locie plecowym



JESZCZE mój poprzedni felieton pichcił się w drukarni, kiedy do zawartych w nim uwag doszły dwa nowe fakty i nowe — automatycznie — wnioski.

W tym tygodniu bowiem przyszła radosna wiadomość z Czechosłowacji. Julian Ziobro, przedstawiciel młodego pokolenia szybowników, zwyciężył w silnej, międzynarodowej konkurencji. Z powodzeniem uporał się z całą czołówką bez wątpienia bardzo dobrych pilotów gospodarzy. Pokazał w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych „polską" szkołę jazdy.

Druga sprawa, której należy się chociaż minimalny komentarz, jest już z rodzimego podwórka. Na IV Jeżowskie Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej" napłynęły 54 zgłoszenia. Wszystkie od młodych pilotów. Wszystkie zawierające potwierdzenie zdobycia w bieżącym roku co najmniej 3 000 punktów memoriałowych.

Sukces Ziobry świadczy o tym, że ciągle jeszcze nie doceniamy naszej lotniczej młodzieży. Brak mu było przecież — tak u nas przy wszystkich okazjach wywyższanego — obycia na imprezach międzynarodowych, ba, nawet krajowych. Talent i aktualna forma — oto co przede wszystkim (bo bez odrobiny szczęścia też nie da rady) decyduje o tryumfie.

Ale na tym nie kończą się nauki, które można wyciągnąć po zawodach we Vrchlabi (mając zresztą świeżo w pamięci zwycięstwa Andrzeja Kmiotka na Węgrzech oraz Adama Witka w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie). Za mało, moim zdaniem, ciągle jeszcze eksportujemy nasz sport szybowcowy za granicę. Sława polskich skrzydeł to nie tylko nowe możliwości sprzedaży „Fok" czy „Zefirów", ale także bodziec do zwiększenia uczuć patriotycznych Polonii. Wysyłamy w świat sportowców, o których z góry wiadomo, że będą walczyć o... dziesiąte miejsca. Wybierają się, daję słowo że nie wiem po co, spadochroniarze na mistrzostwa świata do NRF — a udział szybowników w mistrzostwach krajowych na zachodzie skończy się prawdopodobnie tylko startem Mariana Gorzelaka we Włoszech. Myślę, że wołając: więcej startów szybowników za granicą (czy tak trudno było w br. załatwić start w mistrzostwach ZSRR?) — wyrażam poglądy wszystkich lotniczych kibiców. Zainteresowana Organizacjo! Zainteresowana Centralo Handlu Zagranicznego! — weźcie to łaskawie pod uwagę.

Blisko trzech kandydatów na każde wolne miejsce w naszych zawodach w Jeżowie to najlepszy dowód, że źródła szybowcowych sukcesów leżą między innymi w masowości tej dziedziny sportu w Polsce. Trzeba jednak tejże masowości wychodzić bardziej na przeciw. Należy, sądzę, organizować za pół darmo — w ramach turnusów szkół wyczynowych — zawody dla młodych pilotów. Jestem przekonany, że przy minimalnej przychylności „z góry" chętnie na podobną imprezę zdecyduje się kierownictwo lisiokąckiego ośrodka. Prawda, panie komendancie?

A może jeszcze ktoś inny podejmie inicjatywę w tej sprawie?

KORMORAN

Polska przeróbka Zlina-26, samolot „Super Kasper Akrobat", jakkolwiek może się poszczycić lepszymi osiągami od swego pierwowzoru, to jednak nie byłby w stanie zapewnić równorzędnej walki naszym pilotom na mistrzostwach świata w Hiszpanii. Foto: Tadeusz Chwałczyk (2)



Żądamy amunicji!

Dwadzieścia lat temu, w dniu 1 sierpnia 1944 roku rozpoczęła się krwawa epopea Warszawy — Powstanie. Do bezpardonowej walki z uzbrojonym po zęby hitlerowskim okupantem ruszyły oddziały powstańcze i cała ludność stolicy. Zażartość walk, szczególnie na Starym Mieście, przybrała rozmiary niespotykane na żadnym innym teatrze wojennym. Powstanie — w sercach i duszach Warszawiaków wyraz woli zrzucenia jarzma okupanta, w świadomości zaś delegatury rządu londyńskiego manifestacja polityczna skierowana ostrzem przeciwko istniejącemu już wówczas rządowi Polski Ludowej w Lublinie — było tragiczne w skutkach. Życie oddało ponad 200 tysięcy ludzi. Setki tysięcy — ruszyło na przymusową tułaczkę. Z miasta — zostały zgliszcza i gruzy.

★

Walczące oddziały otrzymały pomoc z powietrza. Zrzutów broni i amunicji dokonywało nocami (począwszy od 4 sierpnia) lotnictwo brytyjskie, polskie i południowo-afrykańskie z bazy w Brindisi (Włochy), zaś od 13 września lotnictwo radzieckie i polskie (2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków") z lotnisk po prawej stronie Wisły.

Lotnictwo brytyjskie dokonało zrzutów na Warszawą ogółem 24 razy. W akcji brały udział maszyny z 334 Skrzydła Specjalnego Przeznaczenia oraz 5 Grupy Bombowej Południowo-Afrykańskiej. 19 załóg poniosło śmierć. Polska Eskadra 1586 (wchodząca w skład 334 Brytyjskiego Skrzydła) straciła w lotach do Warszawy 15 załóg. Tylko 2 załogi ocalały z całej eskadry. Ze zrzutów dokonywanych przez samoloty brytyjskie, płd.-afrykańskie i polskie uzyskały walczące oddziały ogółem 36 ton broni, amunicji i zaopatrzenia (szczególnie ciężką broń ppanc. i maszynową).

Ze zrzutu dokonanego 18 września przez 107 amerykańskich bombowców B-17, powstańcy uzyskali 16 ton broni i amunicji. Większość spadochronów z zasobnikami zrzutowymi wiatr zniósł na tereny zajęte przez Niemców. Bombowce amerykańskie startowały z Anglii, przeleciały ponad Bałtykiem i po dokonaniu zrzutu odleciały na wschód, lądując na lotniskach radzieckich.

Zrzuty radzieckie i polskie, dokonywane przy użyciu samolotów Po-2, przyniosły powstańcom walczącym w Śródmieściu, na Mokotowie i Żoliborzu ponad 50 ton broni i amunicji (ponad 1 000 pepesz, około 200 rusznic ppanc., 68 granatników, 160 karabinów ppanc. ok. 15 000 granatów ręcznych, amunicja) i około 100 ton żywności (suchary, kasza, konserwy). Zrzuty polepszyły znacznie sytuację oddziałów powstańczych w zakresie zaopatrzenia w broń i amunicję i umożliwiły stawianie skutecznego oporu Niemcom jeszcze przez kilkanaście dni.

Pamięci mego brata i kolegów — żołnierzy 1 kompanii szturmowej batalionu im. Waleriana Łukasińskiego, poległych w walkach na Starym Mieście i w Śródmieściu.

Mój drogi, kochany!

Piszę do Ciebie, choć wiem, że nigdy nie dostanę odpowiedzi. Nie mogę jednak inaczej. Jakaś przemożna siła wtyka mi do ręki ołówek, podsuwa kartkę papieru i każe pisać. Lżej mi wtedy na sercu, czuję się jakbym z Tobą rozmawiał.

Jest już późno, niedługo północ. W pokoju przytulnie cicho. Zapaliłem małą lampkę na biurku i piszę. Wiem, że rano będę niewyspany, ale to nic. Porozmawiajmy. Nikt nie wie, nikt się nie będzie śmiać.

Wczoraj latałem na Gocławiu. Wiesz, zawsze przed lotem ogarnia mnie uczucie dobrze znane każdemu pilotowi: przedsmak, przeczucie, a właściwie całkowite uświadomienie sobie tego, co przeżyję za parę chwil w powietrzu. To już jest jak nałóg — tęsknię do każdego startu, nie mogę się go doczekać, pilno mi wejść do kabiny, nałożyć haubę i złączyć swój własny, człowieczy dreszcz emocji z dygotem maszyny gnającej na pełnym gazie po pasie startowym.

Tak, malutki, maszyna drży, dygoce — jak człowiek. Ma nerwy, serce — jak człowiek. Ona chyba wie również, że ja w powietrzu jestem bardzo szczęśliwy. Tyle radości, spokoju daje mi każdy lot. Gdy czasem czuję się nieszczęśliwy — wracam zawsze myślą do kabiny samolotu. Z fosforyzujących tarcz na tablicy przyrządów pokładowych, z miarowego huku silnika, z kołysania maszyny — płynie spokój, potężny, przedwieczny rytm życia.

Kiedyś bardzo bałem się samolotu. To było dawno, dwadzieścia lat temu. Tyle lat, a mózg, jak maszyna elektronowa zachował pamięć pewnego sierpniowego dnia z pełną dokładnością. Trwaliśmy wtedy skuleni, wciśnięci w załomy półrozwalonych murów, czekając na uderzenie. Choć mgła już lekko przesłania minione obrazy zdarzeń, to wciąż jeszcze widzę:

W Arsenale i Pasażu Simonsa walka trwa już od wielu godzin. Nieustanny huk pękających granatów i trzask serii z peemów przewala się głuchym echem po zasłanym kłębami dymu dziedzińcu. Do żółtych budynków na Nalewkach obok Pasażu wdarli się Niemcy.

Pamiętasz? Staliśmy w grupie szturmowej, przyczajeni w północnej bramie Pasażu. Wiedzieliśmy, że za minutę ruszymy do ataku.

Już! Skoczyliśmy do przodu. Biegłeś obok mnie. Odwróciwszy głowę na moment w prawo ujrzałem, że nawet w biegu trzymasz stena obiema dłońmi, gotowego do strzału.

Po paru sekundach byliśmy już w bezpośredniej bliskości budynków. Zza narożnika zgruzowanej oficyny otworzyliśmy ogień po oknach budynku centralnego. Z prawego skrzydła, od Ogrodu Krasińskich, ubezpieczał nas ze schmeissera Zbyszek — „Jelita", wąsaty artysta malarz. Jakoś śmiesznie dygotał mu pistolet, gdy strzelał omiatając długimi seriami parter bocznego budynku. Robił to skutecznie — dranie nie mogli się nawet wychylić.

Poprzez trzask pojedyńczych wystrzałów i grzechot serii z cekaemów posłyszeliśmy, z wysoka, głuchy miarowy pomruk. Znów lecą. A my tu, pod ogniem ciężkiej broni maszynowej, utknęliśmy w miejscu. Niepodobieństwem było przeskoczyć brakujące jeszcze metry. Na rzut granatem — jeszcze za daleko.

Zza narożnika strzelałem z Tobą na zmianę. Cóż mogliśmy zrobić innego. Wydawało mi się, że czas stanął w miejscu, nie istnieje.

Sztukasy wtedy właśnie przeszły do lotu nurkowego. Powietrze drążyć zaczął przenikliwy gwizd. Właściwie nie gwizd — jakiś ni to jęk, ni to ryk Atakują! Pasaż! — przemknęło mi po głowie. Gwizd jędrniał, koncentrował się. To już chyba bomby. Zaschło w gardle, serce łomoce.

Od strony Ogrodu Krasińskich doszły jednocześnie do uszu inne, złowrogie dźwięki. Nie, nie huk, lecz coś co przypominało chlupnięcie wody, gdy wypryskuje z niej wielka ryba. Bateria ciężkich granatników weszła do akcji razem ze sztukasami.

Zdążyłem tylko, pobladły, spojrzeć Ci w twarz, gdy silny strumień powietrza wtargnął do uszu, aż do bólu i tuż obok nas, w odległości kilku metrów, oślepiająco błysnął eksplodujący pocisk. Rzuciło mną o ziemię. Tracąc przytomność słyszałem gwizd lecących bomb.

Ocknąć musiałem się szybko. Samoloty już odleciały. Granatniki też nie strzelały. Cisza — po ciosie. Leżałeś na wznak dwa metry ode mnie, blady jak papier. Inni, okropnie poszarpani, obok. Zacząłem się czołgać, ciągnąc jak kawał martwego drewna nogę. Gdy już twarz miałem koło Twojej twarzy, usłyszałem jak szepczesz: Odciągnij mnie... za narożnik, będą strzelać.

Nie miałem siły. Ze zgrozą wpatrywałem się w małą rankę na Twej skroni, nad uchem, w wąski strumyczek cieknącej krwi.

Zacząłem krzyczeć, wołać pomocy. Gdzieś z wysoka, z żelbetonowej kondygnacji spowitego w tuman pyłu Pasażu, trzasnął krótką serią nasz erkaem. Po chwili z bramy, jak taranem, grzmotnęło kilkoma strzałami działko, wymontowane parę dni temu z zestrzelonego przez Niemców „Lancastera", który spadł na Miodowej. Ktoś z pustego, wielkiego okna na drugim piętrze wychylił się na moment i bezradnie rozłożył ręce. Nie mogli do nas dojść. Pasaż bronił się, walka trwała.

A Ty, mój mały brat, prosiłeś mnie o pomoc. Ostatni raz. Nie mogłem Ci jej dać. Nic już nie mogłem, ani myśleć, ani płakać, ani krzyczeć. Gdy, klęcząc, trzęsącymi się palcami począłem szukać opatrunku, znad Śródmieścia doleciał mruczący, daleki jeszcze dźwięk motorów lotniczych. Sztukasy lecą.

Jak to dawno. Opowiadam te rzeczy czasem moim dzieciom, ale słuchają jak bajki o żelaznym wilku.

★

Drugi miesiąc Powstania był dla mnie jeszcze cięższy. Nie miałem Cię już przy sobie. Posłu-



Zrzuty broni, amunicji i żywności stanowiły poważną pomoc dla oddziałów powstańczych, umożliwiając im skuteczniejsze stawianie oporu. Na zdjęciu: Nocne zrzuty w rejonie kościoła Św. Krzyża.



Zrzut amerykański w dniu 18 września. Bombowce odlatują znad Warszawy w kierunku wschodnim po zrzuceniu zasobników. Na zdjęciu widoczna Wisła. W lewej górnej części fotografii — pałac i park w Wilanowie.

chaj, co się działo 16 września, w moim oddziale.

Zluzowany na parę godzin po całodziennej służbie na barykadzie, siedziałem wraz z chłopcami z plutonu na małym podwóreczku domu przy Zgoda 6, tam gdzie była nasza kwatera. — Same wywłoki — powiedział na nasz widok jakiś nienaruszony jeszcze, młodziutki porucznik, wchodząc z ulicy na teren posesji.

Istotnie, po ciężkich walkach na Starówce i marszu przez kanały byliśmy już u kresu sił. Wszyscy — w większym lub mniejszym stopniu ranni. Głód skręcał kiszki. Nieszczęśnika kota, który poprzedniego dnia wylazł z piwnicy, upiekliśmy i zjedliśmy milcząc całym plutonem, dzieląc się solidarnie.

Siedzieliśmy, czekając cierpliwie aż zrobi się zupełnie ciemno. Nikt nic nie mówił, ale wiadomo było, że myślimy głównie o jednym: czy znów przylecą? Przedwczoraj, 14 września w nocy, byli czterokrotnie nad nami. Zrzuty broni odebrał sąsiedni oddział, na placyku u zbiegu Złotej, Jasnej i Zgoda, gdzie odtąd palono ogniska sygnalizacyjne. Dostali dużo amunicji, granatów oraz konserwy i suchary. Nam śniła się amunicja.

— Gdyby tak udało się przejąć zrzut! — myślałem. Ale widoki na to mieliśmy mizerne. Zbyt wielu już było reflektantów i zbyt mocno w stosunku do nas uzbrojonych. Dochodziło już do zbrojnych starć — broń i amunicja w siódmym tygodniu walki cenniejsze były od krwi.

Żując powoli kawałek wyschłego chleba, w pewnym momencie zastygłem w bezruchu. Słuch miałem zawsze bardzo dobry. Raz przedtem słyszałem ten dźwięk, podobny do terkotu, a już rozpoznam go choćby w piekle.

— Leci, chłopcy!

Charakterystyczny dźwięk silnika miłego samolotu zlał się w jedno z ogłuszającym trzaskiem dział przeciwlotniczych. Nagle trajkot silnika zanikł, jak by go nożem uciął. Samolot przeszedł do lotu ślizgowego. Jakieś samotne działo oddawało jeszcze histerycznie salwę za salwą.

— Kryć się, zrzuca! — wrzasnąłem.

Sekundę potem, niziutko, zda się nad samymi dachami, przemknął cień maszyny. Silnik pracował na małych obrotach.

Stałem sam na środku podwórka. Niepomny na nakazy ostrożności, wpiłem oczy aż do bólu w ciemności nocy.

Coś nagle przeraźliwie gwizdnęło, jakiś potężny, wielkich rozmiarów przedmiot grzmotnął z impetem o beton podwórka kilkanaście metrów ode mnie. Półogłuszony stałem jeszcze parę sekund jak słup soli.

Gdy poderwałem się z miejsca — „trajkotka" znów zadźwięczała w oddali. Po wykonaniu zadania pilot wracał nad dachami do bazy za Wisłą, kpiąc sobie ze szkopów wraz z całą ich artylerią.

Rzuciliśmy się do tego czegoś co spadło z nieba. Wielka, z nieheblowanych desek zbita skrzynia, roztrzaskała się niestety w znacznym stopniu, spadochron nie zdążył się rozwinąć całkowicie.

Gdyby wszyscy ludzie na świecie mogli widzieć co myśmy czuli chwytając w dłonie nowiutkie pistolety maszynowe. Wściekła, nieludzka, mściwa radość gorącą falą zalewała serca.

— Panie podchorąży! Granatniki, prędko, jeden rozbity — płakał niemal Jasio, nasz najmłodszy.

Siedział koło wielkiego rozprutego worka z niedużymi granatnikami. Właściwie nie siedział, a niemal leżał, ogarniał je ramionami, głaskał, coś mamrotał. Inni gorączkowo napychali chlebaki, torby, plecaki amunicją i granatami. Dowódca oddziału, który przybiegł właśnie z ulicy, szybko poprzydzielał całość ocalałej od rozbicia broni. Jeden granatnik, cztery pepesze, cztery karabiny, jeden lekko uszkodzony pepanc. Dużo granatów, masa amunicji. Koniec żebraniny, koniec, cholera. Jesteśmy bogaci. Teraz tym świniom pokażemy.

W jednym z mniejszych worków, wśród konserw, kaszy i sucharów znaleziono bochenek razowego chleba. Trzymał go teraz w rękach nasz najstarszy wiekiem kolega, kapral. Przyszedł do mnie i poprosił, żebym podzielił chleb ekstra między chłopców, teraz, nie czekając na „oficjalny" przydział.

— Ale przedtem niech pan to przeczyta — rzekł cicho. — To było pod szmatą, którą owinęli mój pistolet.

Podał mi ćwiartkę papieru. Przykucnąwszy, zapaliłem latarkę. Trzymałem w dłoni kartkę z uczniowskiego brulionu, w kratkę. Ktoś zwykłym ołówkiem, dużymi wyraźnymi literami napisał:

> **Bracia! To dla Was. Bijcie ich, drani, trzymajcie się. Jutro przylecimy. Śmierć faszystom, niech żyje Polska.**
> **K.**

Podniosłem głowę do góry, ku ciemnemu, rozgwieżdżonemu niebu. Coś ciepłego, ogromnie delikatnego, zagościło w sercu. Bracia, Jakie to piękne. Ci „stamtąd" powiedzieli do nas — bracia.

Upiornie, sinym światłem zajaśniała niemiecka rakieta, Na wychudłej, zarośniętej twarzy kaprala malowały się i niedowierzanie i radość.

— To nasi — szeptał ni to do mnie, ni do siebie. — Na takich małych samolotach, w takim ogniu. I pamiętali, żeśmy głodni.

Bateria pelotek z wagonów kolejowych na dworcu Gdańskim huknęła ogłuszająco. Działa biły salwami, systematycznie, w równych odstępach. Wśród świetlistych paciorków przecinających niebo przemykał znów nikły, czarny cień.

— O Jezu, prowadź go cało — modlił się cicho kapral przyciskając mocno do piersi zrzutkową pepeszę.

★

Muszę już kończyć, malutki. Całą noc nie spałem, ale to nic. Jest czwarta rano. Za parę godzin pójdę, jak zawsze, do pracy. Zacznie się normalny, zwykły dzień. A ja wciąż nie mogę zapomnieć o tamtym wszystkim. O tych, co tak strasznie bali się bomb ze sztukasów, a mimo to walczyli, nie cofali się, umierali. O tych jak Leon Krzeszowski czy Józef Jacewicz, co broń zrzucali z „kukuruźników" dla swych braci za Wisłą w konającej Warszawie. O tych z zestrzelonego „Lancastera", który leciał tysiące kilometrów — palących się żywcem na bruku Miodowej. O wszystkim tym, co było równie dobrze samym dnem piekła, jak niesamowitym splotem grozy i piękna.

Nie zapomnę, przyrzekam. Nigdy, przenigdy, aż do samego końca. Ta pamięć, to moje największe, najbardziej drogie bogactwo.

Żegnaj, mały. Żegnaj, na mnie już czas.

Twój starszy brat
JERZY ZARĘBSKI

Sierpień 1964 r.

Zbigniew Jasiński (Rudy)

Tu zęby mamy wilcze, a czapki na bakier
Tu u nas nikt nie płacze w walczącej Warszawie,
Tu się Prusakom siada na karku okrakiem
I wrogów gołą pięścią za gardło się dławi.

A wy tam wciąż śpiewacie, że z kurzem krwi bratniej,
Że w dymie pożarów niszczeje Warszawa,
A my tu — nagą piersią na strzały armatnie,
Na podziw wasz, na śpiewy i na wasze brawa,

Czemu żałobny chorał śpiewacie wciąż w Londynie
Gdy tu nadeszło wreszcie oczekiwane święto?
U boku swoich chłopców tu walczą dziewczęta
I małe dzieci walczą i krew radośnie płynie.

Hallo!... Tu serce Polski.. Tu mówi Warszawa!
Niech pogrzebowe śpiewy wyrzucą z audycji.
Nam ducha starczy dla nas i starczy go dla was.
Oklasków też nie trzeba. Żądamy amunicji!



SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (20)

ŚMIGŁOWIEC WIELOZADANIOWY Mi – 1

(Mi-1U, Mi-1T, Mi-3, SM-1, SM-1S, SM-1W, SM-1Z, SM-2)

Prototyp śmigłowca Mi-1 konstrukcji prof. inż. Michała Mila zaprezentowano oficjalnie w Związku Radzieckim po raz pierwszy w 1951 r. w czasie pokazów lotniczych na podmoskiewskim lotnisku Tuszyno. Zaprojektowany w r. 1949 dla potrzeb radzieckiego lotnictwa wojskowego i gospodarki narodowej, śmigłowiec ten jako prototyp przeszedł surowy egzamin prób eksploatacyjnych w różnych strefach klimatycznych Związku Radzieckiego.

Wprowadzony do produkcji seryjnej, budowany był w olbrzymich seriach w wersjach: pasażerskiej (Mi-1, Mi-1T), rolniczej (Mi-1NCh) i szkolno-treningowej (Mi-1U). Na seryjnym śmigłowcu Mi-1 piloci radzieccy w 1958 r. ustanowili szereg międzynarodowych rekordów w kategorii E-1-d. Między innymi rekord odległości 794,81 km ustalił dnia 19 marca 1958 r. pilot F. Bełuszkin, a wkrótce po nim rekord prędkości 210,535 km/h ustalił pilot W. Winnitski. Poza Związkiem Radzieckim śmigłowce Mi-1 w różnych wersjach używało lotnictwo: Polski, Węgier, Czechosłowacji, Rumunii, Bułgarii, NRD, Chin, Egiptu, Indonezji, Kuby i inne.

W Polsce pierwsze śmigłowce Mi-1 wprowadzone zostały do służby w 1953 r. początkowo tylko w lotnictwie wojskowym (zakupywane przez DWL), a następnie w cywilnym lotnictwie sanitarnym i ratownictwie morskim. W końcu 1954 r. polski przemysł lotniczy zakupił od Związku Radzieckiego licencję Mi-1 wraz z prawem produkcji w kraju silnika z reduktorem, wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego, elektrycznego, agregatów pomocniczych itp.

W 1956 r. Zakłady PZL podjęły wielkoseryjną produkcję śmigłowca Mi-1, który w polskim opracowaniu otrzymał oznaczenie SM-1.

Pochodnymi od SM-1 są dalsze jego wersje oznaczone: SM-1S, SM-1W, SM-1Z i SM-2, produkowane w większości na eksport oraz dla potrzeb krajowych. Odbiorcami śmigłowców produkcji PZL (poza państwami socjalistycznymi) jest: Finlandia, Brazylia, Indonezja i inne.

ŚMIGŁOWCE TYPU Mi-1 UŻYWANE W POLSCE: Mi-1 (SM-1)

Śmigłowiec rozpoznawczo-dyspozycyjny. Sprowadzany w latach 1953-55 drogą zakupu do Polski, a następnie budowany jako SM-1 w kraju. Konstrukcja całkowicie metalowa; kadłub dzielony. Część przednią kadłuba stanowi kratownica przestrzenna, spawana z rur stalowych, oprofilowana duralowymi wręgami i kryta blachą duralową. W przedniej części kadłuba mieści się czteromiejscowa kabina załogi, wyposażona w zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych (do lotów dziennych i nocnych) radiostację UKF, radiokompas i radiowysokościomierz.

Część środkową kadłuba zajmuje zespół napędowy i przekaźnikowy, instalacja paliwa o pojemności 245 l i oleju — o pojemności 28 l, oraz agregaty i zespoły pomocnicze. Część tylna kadłuba — rurowa, skorupowej konstrukcji, zaopatrzona w małe stateczniki i zderzak bezpieczeństwa; całość zakończona wysięgnikiem z głowicą napędową trzyłopatowego śmigła ogonowego typu WISZ-306A. Napęd śmigła ogonowego — wałem przekaźnikowym od reduktora.

Śmigłowiec zaopatrzony jest w jeden trzyłopatowy wirnik mieszanej konstrukcji (metalowy dźwigar, żebra drewniane, pokrycie sklejką i płótnem) zaopatrzony w tłumiki cierne. Łopaty wirnika zawieszone elastycznie.

Napęd silnika stanowi siedmiocylindrowy chłodzony powietrzem silnik AI-26W o mocy 575 KM z reduktorem. Ustawienie silnika poziome. Łopaty wirnika, śmigło ogonowe i szklenie kabiny zaopatrzone jest w spirytusową instalację odlodzeniową. Podwozie trójzespołowe, stałe. Zespoły główne trójgoleniowe, amortyzacja podwozia olejowo-powietrzna. Rozstaw podwozia 3,30 m. silnik AI-26W produkowany jest przez PZL pod oznaczeniem Lit-3.

Dane techniczne:

Średnica wirnika	— 14,35 m
Długość całkowita	— 16,95 m
Wysokość	— 3,30 m
Ciężar własny	— 1831 kG
Ciężar w locie	— 2416 kG
Prędkość maksymalna	— 180 km/h
Prędkość przelotowa	— 135 km/h
Prędkość wznoszenia	— 4,8 do 6,5 m/sek
Pułap dynamiczny	— 3000 m
Zasięg	— 550 km

Mi-1U

Wersja szkolno-treningowa, wyposażona w podwójne sterownice (dwuster). Sprowadzany drogą zakupu do Polski. Dane techniczne jak w Mi-1.

Mi-1T

Wersja dyspozycyjno-pasażerska przystosowana do dalekich przelotów. Dodatkowy zbiornik paliwa mocowany na zewnątrz kadłuba na wysięgniku. Śmigłowiec zabiera dwóch pasażerów. Dane techniczne bez zmian. Sprowadzany drogą zakupu do Polski.

Mi-3

Modyfikacja śmigłowca Mi-1. Zmniejszony ciężar własny. Zwiększona pojemność zbiornika paliwa, czterołopatowy wirnik (w Mi-1 trzyłopatowy), zwiększona prędkość maksymalna do 200 km/h. Pojedyncze egzemplarze Mi-3 są używane w Polsce.

Dane techniczne:

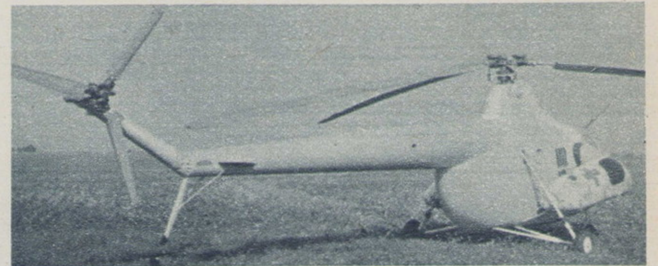
Średnica wirnika	— 14,35 m
Długość całkowita	— 16,95 m
Wysokość	— 3,30 m
Ciężar własny	— 1800 kG
Ciężar w locie	— 2350 kG
Prędkość maksymalna	— 200 km/h
Prędkość przelotowa	— 130 km/h
Prędkość wznoszenia	— 6,5 m/sek
Pułap dynamiczny	— 4500 m
Zasięg	— 330 km

SM-1S

Śmigłowiec sanitarny produkcji Polskich Zakładów Lotniczych, wyposażony w doczepne gondole z boków kadłuba. Zabiera dwóch lub trzech chorych i lekarza. Specjalne wyposażenie lekarza (kroplówka, tlen, podręczny zestaw narzędzi chirurgicznych). Zwiększony ciężar własny i w locie.



Śmigłowiec rolniczy polskiej produkcji SM-1S. Foto: PZL



Śmigłowiec sanitarny polskiej produkcji SM-13. Foto: PZL

Dane techniczne:

Ciężar własny	— 1890 kG
Ciężar w locie	— 2445 kG
Prędkość maksymalna	— 170 km/h
Prędkość przelotowa	— 140 km/h
Prędkość wznoszenia	— 4,6 do 6 m/sek
Pułap dynamiczny	— 3000 m
Zasięg	— 500 km

SM-1W

Śmigłowiec wielozadaniowy produkcji PZL wyposażony w zależności od potrzeb i przeznaczenia. Ciężar własny w zakresie od 1840 kG do 1895 kG. Ciężar w locie w zakresie od 2282 kG do 2342 kG. Prędkość maksymalna — 170 km/h, pułap — 3000 m, zasięg — 550 km.

SM-1Z

Śmigłowiec rolniczy budowany w dużych ilościach przez PZL na eksport. Wyposażenie rolnicze obejmuje zestawy urządzeń do sypania proszkami, opryskiwania roztworami wodnymi i opryskiwania aerosolami. Dwa zbiorniki chemikalii o łącznej zawartości 370 kG zawieszone z boku kadłuba na wysięgniku. Urządzenia opryskujące płynami wykonane są z rur stalowych i zaopatrzone w dysze dozujące. Całość zawieszona z boków kadłuba. Zwiększony ciężar własny i w locie.

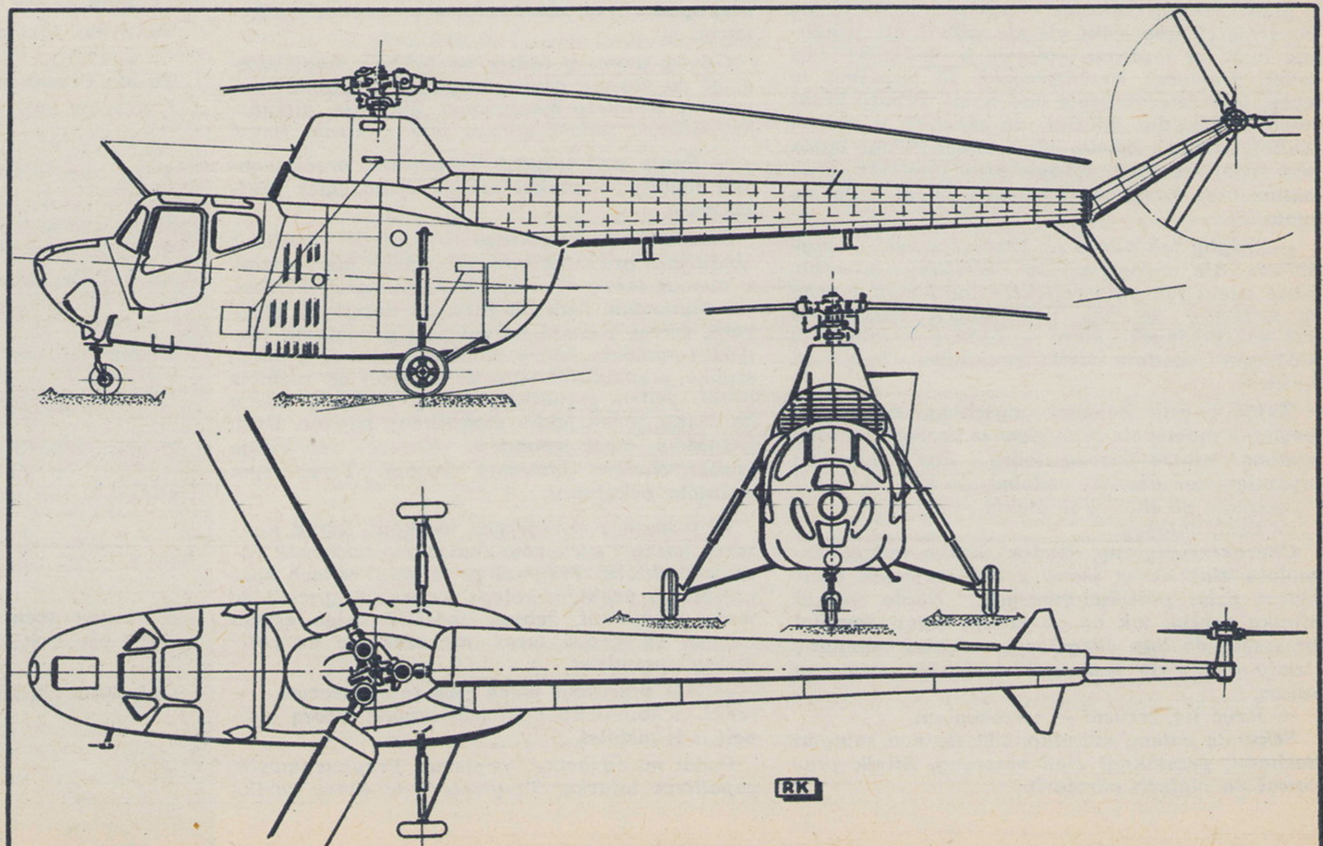
Dane techniczne:

Ciężar własny	— 1970 kG
Ciężar w locie	— 2550 kG
Prędkość maksymalna	— 140 km/h
Prędkość robocza	— 40 do 50 km/h
Prędkość wznoszenia	— 4 do 5,7 m/sek
Pułap dynamiczny	— 1500 m
Pułap roboczy	— 5-25 m
Zasięg	— 310 km

SM-2

Pięciomiejscowy śmigłowiec wielocelowy, opracowany na bazie dokumentacji SM-1 przez zespół konstruktorów PZL. Przeprojektowana przednia część kadłuba. Przeprojektowano i powiększono wnętrze kabiny. Zmieniona nieco sylwetka. Nowocześniejsze wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne. Zwiększony udźwig. (Szczegółowy opis — „SP" Nr 18 z 1964 r.)

RYSZARD KACZKOWSKI





IIŘI BLAŽEK — Šnajdrova 163, Smidary, okr. Hradec Králové, ČSSR. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Zbiera fotografie szybowców i samolotów. Pragnie je wymieniać oraz korespondować na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z Polski.

MARIE HRUBEŠOVA — Kosice-40, p. Telecice, o. Pardubice, ČSSR. Chce korespondować z chłopcem 16—17-letnim na tematy lotnicze.

★

KAROL ZINKOW — Kraków 1, ul. Bohaterów Stalingradu 78/10. Ma lat 28 i jest inżynierem mechanikiem. Interesuje się literaturą lotniczą i czasopismami lotniczymi w językach polskim i obcych. Pragnie nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach tak z kraju jak i z zagranicy. Nie wyklucza uzupełniania swych bibliotek lotniczych drogą wymiany lub zakupu.

★

MILAN HORA — Karlovice 101, okr. Bruntál, ČSSR. Ma lat 16 i jest uczniem szklarskim. Pragnie korespondować na tematy lotnicze z koleżankami z Polski.

★

GRZEGORZ ROGOŻYŃSKI — Bydgoszcz 8, ul. Racjonalizatorów 22. Zbiera fotografie samolotów. Pragnie je wymieniać i korespondować na tematy lotnicze.

★

ROMAN LITWINIUK — Biała Podlaska, ul. Kraszewskiego 8, woj. lubelskie, Liceum Ogólnokształcące im. J. I. Kraszewskiego. Ma lat 17 i jest uczniem liceum. Interesuje się lotnictwem w ogóle. Szczególnie jednak historią lotnictwa i szybownictwa oraz techniką lotniczą. Ponadto zbiera sylwetki samolotów oraz kolekcjonuje znaczki o tematyce lotniczej. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami i koleżankami z kraju i z zagranicy.

★

JAN KULKA — Częstochowa, ul. Sobieskiego, bl. 24, m. 6, woj. katowickie. Pragnie wymieniać znaczki lotnicze oraz numeryl „Skrzydlatej Polski", a także korespondować na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z kraju i z zagranicy.

★

HENRYK BOJAN — Słupsk, ul. Konopnickiej 28/7, woj. koszalińskie. Ma lat 16. Pragnie nawiązać korespondencję na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z Wielkiej Brytanii i Francji. Może korespondować w językach — polskim, angielskim i francuskim (słabo).



BĘDĘ NADAL STEWARDESSĄ!

Szanowny Panie Redaktorze!

Z mieszanymi uczuciami przeczytałam w Waszym poczytnym i bardzo popularnym (nie tylko wśród ludzi związanych z powietrzem) piśmie — notatkę o moim rychłym opuszczeniu szeregów stewardess PLL „Lot".

W krótkiej notatce zamieszczonej na drugiej kolumnie w numerze 28 (679) z dnia 12. VII. 1964 r. wkradło się szereg nieścisłości, które muszę koniecznie sprostować!

Po pierwsze — wyrażenie „miss polskich stewardess" — każdej kobiecie może sprawić wiele radości, lecz gdyby Pan zobaczył moje urodziwe koleżanki, nie zaryzykowałby Pan tak pochlebnej opinii pod moim adresem.

Po drugie — wprawdzie byłam zaproszona do wzięcia udziału w zdjęciach próbnych do filmu znanego scenarzysty i reżysera polskiego J. S. Stawińskiego, lecz udział w filmie uzależniałam od zgody moich władz zwierzchnich, lub w ramach urlopu za 1964 rok.

Stanowczo podkreślam, że nie miałam i nie mam zamiaru nie tylko w tym roku, a w ogóle opuścić szeregów stewardess powietrznych „Lotu" — uważam bowiem mój zawód za jeden z najwspanialszych jakie wymyśliła współczesna cywilizacja.

Niestety o drugim filmie, o którym wspomina notatka prasowa, nic nie jest mi wiadomo; należy zaliczyć ją do przysłowiowych kaczek dziennikarskich, tak modnych w okresie kanikuły Stawia to pod znakiem zapytania rzetelność informacji prasowych.

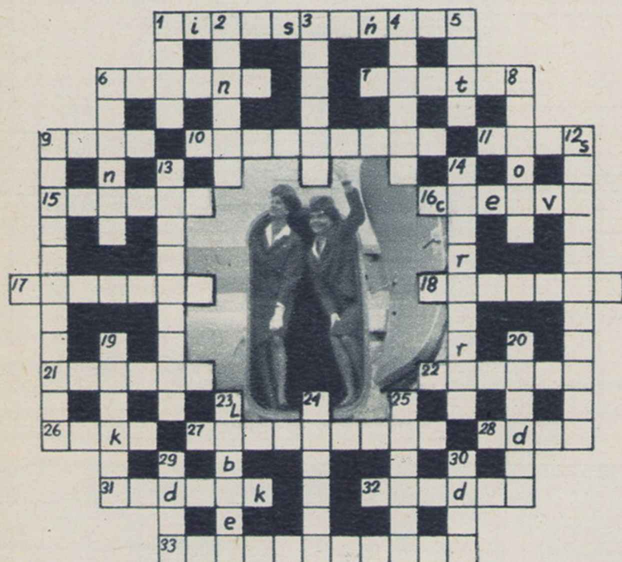
Mam nadzieję, że Pan Redaktor łaskawie spowoduje sprostowanie omawianej notatki, która psuje mi klimat w pracy.

Zapewniam Pana Redaktora, że najlepiej czuję się w mundurze lotowskim, co widać z załączonego zdjęcia.

ALICJA GERWAT

Foto: Tadeusz Kubiak

KRZYŻÓWKA LOTNICZA



POZIOMO: 1 — wybitny polski uczony aerodynamik, założył w 1926 r. Instytut Aerodynamiczny w Warszawie; 6 — amerykańska wytwórnia produkująca samoloty; 7 — mocuje się do niego cylindry i inne agregaty silnika; 9 — para skrzydeł po obu stronach kadłuba; 10 — monoplan; 11 — częste ustawienie krawędzi natarcia skrzydła względem podłużnej osi kadłuba; 15 — pełny obrót samolotu w korkociągu; 16 — hiszpański pionier i konstruktor wiropłatów; 17 — „dobieg" samolotu na plecach; 18 — łączą koła lub narty z kadłubem samolotu; 21 — planeta naszego układu; 22 — figura akrobacji lotniczej; 26 — żartobliwa nazwa szybowca „Jaskółka L"; 27 — umieszczony na samolocie oświetla teren przed i w czasie lądowania; 28 — pionier lotnictwa francuskiego, zbudował samolot „Avion" z dwoma silnikami parowymi; 31 — czołowy polski pilot, trzykrotny samolotowy mistrz Polski, 32 — tajemniczy płaski obiekt latający (lp); 33 — polska szybowniczka czasów przedwojennych, dwukrotna rekordzistka świata.

PIONOWO: 1 — otwór w zbiorniku paliwa; 2 — układ foteli w kabinie, jeden za drugim; 3 — chwila przeskoku iskry między elektrodami świecy; 4 — żartobliwa nazwa spadochronu; 5 — skrót międzynarodowego zrzeszenia przewoźników powietrznych; 6 — dwumiejscowy wyczynowy szybowiec czechosłowacki; 8 — ustanowił go Jan Wróblewski w przelocie docelowo-powrotnym; 9 — faza lotu, w której następuje stopniowe oderwanie strug na grzbiecie profilu, samolot traci wysokość; 12 — jeden z najszybszych amerykańskich samolotów myśliwskich; 13 — strój kosmonauty; 14 — przyrząd do mierzenia i samoczynnego notowania wilgotności względnej powietrza; 19 — nazwa samolotu pasażerskiego Douglas DC-3 (spak); 20 — może być parcia lub ciężkości; 23 — pierwszy rosyjski sterowiec, zakupiony we Francji; 24 — urządzenie hydrauliczne zmniejszające siły przy sterowaniu (wspak); 25 — kadłub silnika; 29 — imię szybowcowego mistrza świata w klasie standard z roku 1958; 30 — rzeka lub choroba.

Opracował: **R. Chotkiewicz**

Wśród Czytelników, którzy do dnia 9 sierpnia br. nadeślą prawidłowe rozwiązania, zostaną rozlosowane nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie **na kartach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Krzyżówka Lotnicza".

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Argentyna. W związku z 50-tą rocznicą śmierci znanego lotnika Jorge Newbery wydano okolicznościowy znaczek o wartości nominalnej 4 pesos. Znaczek wykonano w kolorze zielonym i przedstawiono na nim lotnika przy sterach ówczesnego samolotu.

★

San Marino. Wydano tu ostatnio znaczek lotniczy o wartości nominalnej 1000 l, wykonany w kolorach lila-żółtym-niebieskim z reprodukcją odrzutowca „Boeing 707"

★

Wyspy Gilberta i Ellice. Z okazji otwarcia pierwszej linii lotniczej wydano okolicznościową serię złożoną z trzech znaczków. Na znaczku 3 d. przedstawiona jest mapka linii lotniczej i samolot; na znaczku 1 s — czapla w locie i samolot; na znaczku 3 s. 7 d. — samolot nad wybrzeżem z palmami i łodzią żaglową na morzy. Na wszystkich znaczkach umieszczona jest podobizna królowej Elżbiety II.

★

ZSRR. Ukazała się tu seria „Dzień Kosmonautyki", składająca się z ośmiu znaczków ząbkowanych i siedmiu znaczków nieząbkowanych (kilka znaczków reprodukujemy). Znaczek za 4 kop. zielono - czarno - pomarańczowy przedstawia pierwsze sputniki; znaczek za 6 kop. pomarańczowo-czarno - granatowy — stację międzyplanetarną „Mars-1"; znaczek za 12 kop. brązowo - czarno - zielony — pierwszego kosmonautę. Cztery pozostałe znaczki, każdy o wartości nominalnej po 10 kop. przedstawiają uczonych, którzy stworzyli podwaliny dla rozwoju kosmonautyki. Ponadto wydano odmianę znaczka 10 kop. z wizerunkiem Ciołkowskiego. Znaczek ten wydano tylko w wersji ząbkowanej. Pozostałe zaś — jako ząbkowane i nieząbkowane.

BOGUSŁAW KUROWSKI





WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Warszawa 10, ul. Widok 8.

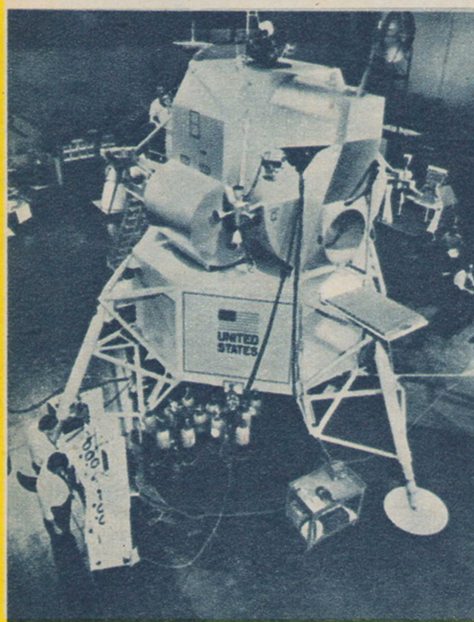
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VIII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5274 Z-18

POJAZD KSIĘŻYCOWY

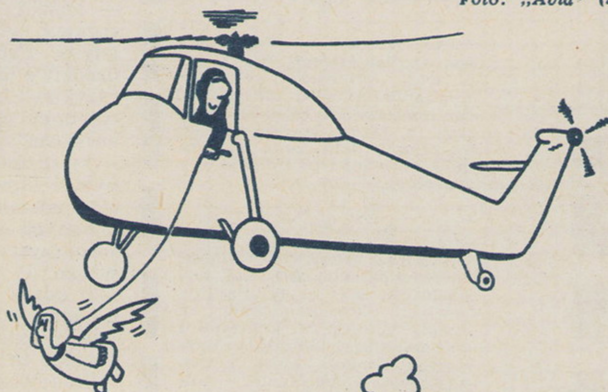


Oto model naturalnej wielkości amerykańskiego pojazdu LEM, mającego przewieźć na Księżyc dwóch kosmonautów w ramach programu „Apollo". Budowa prototypu tego pojazdu rozpoczęta będzie w najbliższym czasie. Zakład Grumman zbudują 9 egzemplarzy LEM do badań naziemnych i 11 — do lotów.
Foto: Grumman

BOEING I LAMY



Rodzajowa scenka z lotniska w La Paz (Boliwia). dwie lamy i pasażerski odrzutowiec Boeing-707. Inną ciekawostką jest tutaj fakt, że lotnisko położone jest 4 000 metrów nad poziomem morza.
Foto: „Avia" (2)



SILNIEJSI OD ŚMIERCI



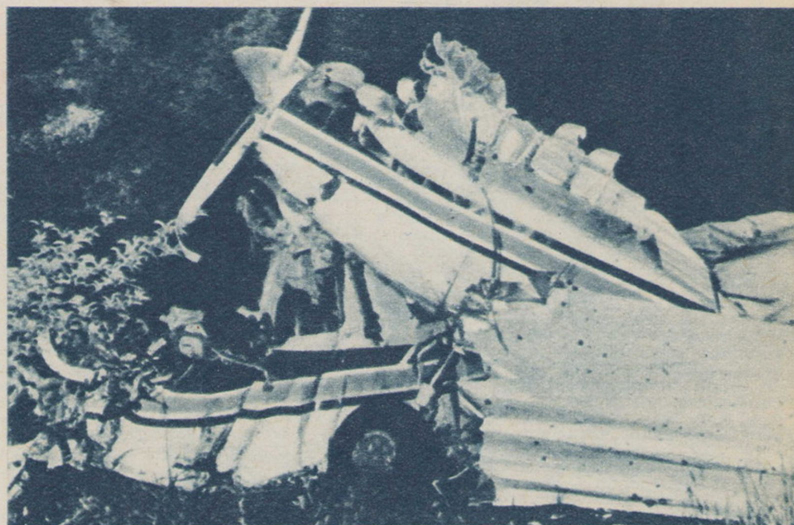
Prasa donosiła o wypadku, jakiemu uległ radziecki pilot doświadczalny Georgij Mosołow podczas oblatywania nowego samolotu wojskowego. Mosołow został wówczas bardzo ciężko poraniony. Kuracja trwała długo. Lekarze, stosując najnowsze osiągnięcia medycyny, zwyciężyli. Oto Georgij Mosołow, znowu jako pilot doświadczalny.
Foto: TASS-APN (2)

START DO AFRYKI



Najnowszym brytyjskim odrzutowcem pasażerskim jest czterosilnikowy Vickers VC-10. Widzimy go na zdjęciu powyżej, w momencie startu z lotniska londyńskiego do pierwszego oficjalnego lotu do Lagos w Nigerii. VC-10 ma cztery silniki zamontowane po obu stronach kadłuba parami.

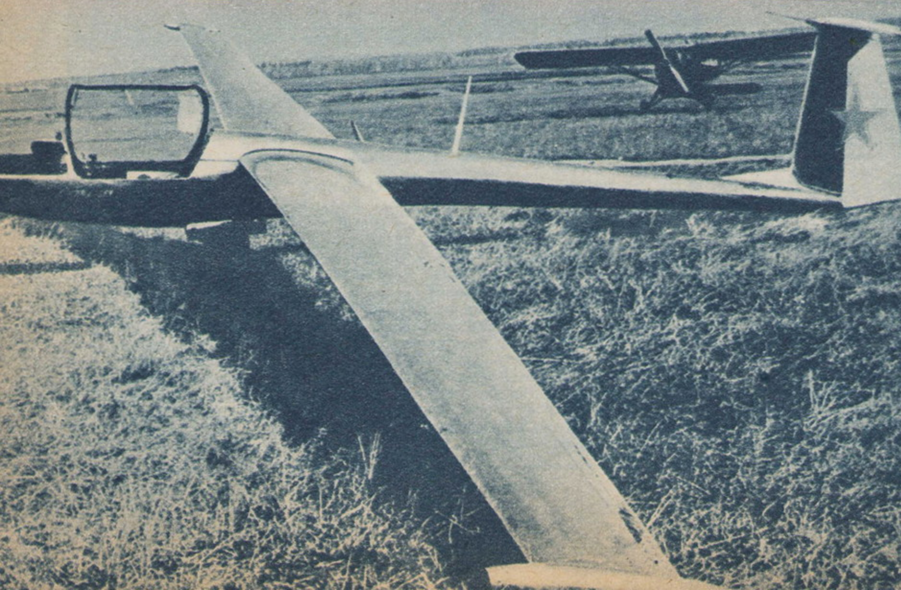
PO KATASTROFIE



Samolot prywatny senatora Edwarda Kennedy'ego, brata zamordowanego prezydenta USA, po katastrofie w pobliżu Springfield. Edward Kennedy został ciężko ranny, zaś jego towarzysz podróży oraz pilot — zginęli.
Foto: „The Illustrated London News"

NOWY SZYBOWIEC RADZIECKI

Młodzieżowy zespół biura konstrukcyjnego samolotów sportowych, w skład którego wchodzą studenci kazańskiego Instytutu Lotnictwa, zbudował szybowiec wyczynowy KAI-19. Na takich szybowcach piloci radzieccy mają startować na mistrzostwach świata w Anglii.

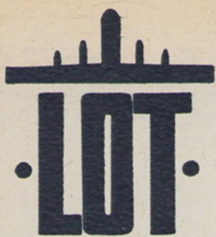


AKROBACYJNY JAK-18P

Do najlepszych na świecie samolotów akrobacyjnych należy radziecki dolnopłat Jak-18P. Piloci ZSRR startują na tego typu maszynach w zawodach międzynarodowych, odnosząc sukcesy.
Foto: „Ogoniok"



POLSKIE LINIE LOTNICZE ▪ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ▪ POLISH AIRLINES



NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr. 31 ● Sierpień 1964

ŚWIĘTO POLSKICH SKRZYDEŁ

DWADZIEŚCIA lat temu, 23 sierpnia 1944 roku, po raz pierwszy od tragicznego września 1939 r., samoloty z biało-czerwonymi szachownicami na płatach wystartowały z lotniska na polskiej ziemi do walki z Luftwaffe. Rocznica tego pierwszego lotu bojowego wykonanego przez 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" obchodzona jest odtąd w naszym kraju jako Święto Lotnictwa.

W szeregach personelu latającego Polskich Linii Lotniczych LOT jest jeszcze wielu spośród tych, którzy walcząc na różnych frontach II wojny światowej szeroko rozsławił imię polskiego oręża. Są to zarówno lotnicy z kampanii wrześniowej jak np. Jan Eichstaedt, Stefan Harenda, Czesław Malinowski, Wiktor Pełka czy Roman Skrzyński, z ludowego lotnictwa polskiego — Marian Grabowski, Jerzy Nieciengiewicz, Jan Stręk i Józef Wnuk, a także z Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie: Jan Bakanacz, Mieczysław Wyszkowski, Marian Wędzik.

Na następnych stronach zamieszczamy szereg pamiątkowych zdjęć z tamtego okresu oraz bojowe wspomnienia kilku spośród tych zasłużonych lotników.

Ich to właśnie w dużej mierze — zahartowanych i wypróbowanych w bojach — zasługą jest szybka powojenna odbudowa Polskich Linii Lotniczych „LOT". Przekazując swe bogate doświadczenie kadrze młodszych pilotów, dokonali oni poważnego wkładu w rozwój polskiej komunikacji powietrznej.

W okresie powojennego dwudziestolecia polskie samoloty przeleciały 83 miliony kilometrów (więc odległość 2 075 razy większą niż długość równika ziemskiego), przewożąc 2 700 tys. pasażerów i 45 tysięcy ton ładunków.

Są to wyniki napawające optymizmem, stanowiące bazę dla przyszłego, dalszego szybkiego rozwoju i poważnych osiągnięć, u podstaw których leży zawsze codzienna, niezmordowana praca naszych lotników.

ПРАЗДНИК ПОЛЬСКИХ КРЫЛЬЕВ

ДВАДЦАТЬ лет тому назад, 23 августа 1944 года, впервые от трагических дней сентябрьского (1939 г.) поражения, самолеты с опознавательными знаками военно-воздушных сил Польского войска — бело-красной шахматной клеткой — поднялись с аэродрома на польской земле для борьбы против люфтваффе — фашистских стервятников. Годовщина этого первого боевого вылета, совершенного с аэродрома на освобожденном уголке польской земли летчиками 1-го истребительного авиаполка «Варшава» отмечается с тех пор в нашей стране как День авиации.

В рядах летного состава Польских воздушных линий ЛОТ и поныне работают многие из тех, кто сражаясь на разных фронтах 2-й мировой войны, с честью носил высокое звание польского летчика. Есть здесь те, кто сражался в воздухе с превосходящими силами противника в сентябре 1939 г. — Ян Эйхштед, Стефан Харенда, Чеслав Малиновский, Виктор Пелка, Роман Скжиньский, есть бывшие военные летчики военно-воздушных сил народного Польского войска — Мариан Грабовский, Ежи Неценгевич, Ян Стренк, Юзеф Внук, есть и летчики из Польских вооруженных сил на Западе — Ян Баканач, Мечислав Вышковский, Мариан Вендзик.

На следующих страницах Вы найдете ряд памятных фотоснимков того периода и воспоминания о боевых буднях некоторых из тех, наиболее заслуженных, о которых мы упомянули выше.

Это в первую очередь их заслуга — людей закаленных и испытанных в боях, — что Польские авиационные линии ЛОТ столь быстро возродились к жизни после войны. Передав свой богатый опыт кадрам молодых летчиков, они внесли огромный вклад в дело восстановления и динамического развития польской гражданской авиации.

За послевоенное двадцатилетие польские самолеты налетали 83 миллиона километров (В 2075 раз больше длины экватора), перевезли 2 700 000 пассажиров и 45 000 тонн разных грузов. За этими цифрами кроется будничный, неутомимый труд наших летчиков — залог дальнейшего стремительного развития и дальнейших успехов.

THE DAY OF „POLISH WINGS"

TWENTY years ago, on the 23rd August 1944, for the first time since the tragic days of September 1939, aircraft, in the livery of the Polish Air Force, took off from an airfield on liberated Polish soil, to fight the Luftwaffe. The anniversary of this operation, which was carried out by the 1st Fighter Squadron "WARSZAWA" is, since then, celebrated as Polish Aviation Day.

Among the staff of Polish Airlines "LOT" there still are many of these people, who fought gallantly on all fronts of the Second World War, against the common enemy. Some of them, like Jan Eichstaedt, Stefan Harenda, Czesław Malinowski, Wiktor Pełka and Roman Skrzyński took part in 1939 combats, others like Marian Grabowski, Jerzy Nieciengiewicz, Jan Stręk and Józef Wnuk fought with the Polish Air Force formed in the USSR, still others like Jan Bakanacz, Mieczysław Wyszkowski and Marian Wędzik made their way home from the Western Front where they fought, together with the Western Allies, against the Luftwaffe.

On the following pages we present a number of photographs featuring war time days of some of the mentioned airmen.

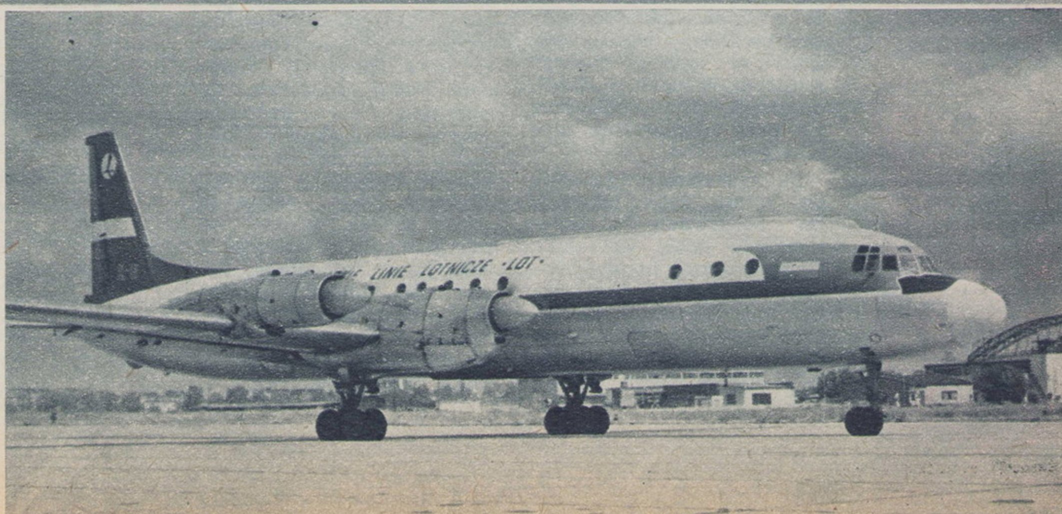
In greater part, the post war reconstruction of Polish Airlines "LOT" was possible, thanks to the help and willingness of the "Wartime veterans" who passed on to the younger pilots their flying experience and knowledge.

Since the war the aircraft of Polish Airlines "LOT" have flown 83 million kilometres (2,075 times around the equator), carried 2 700 000 passengers and 45 000 tons of cargo.

This record makes one feel optimistic and no doubt it will form a basis for further expansion in the near future, warranted of course, by the hard day-today efforts of the "LOT" staff.



Zdjęcie wyżej: Takie były początki. Niżej: Tak jest dziś. Foto: Z. Jóźwiak



GŁOS MA HISTORIA

Rocznica chrztu bojowego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" jest okazją do przypomnienia poważnego wkładu, jaki lotnicy polscy wnieśli na wszystkich frontach do pokonania hitleryzmu. Wśród pracowników LOT-u jest wielu takich, którzy zapisali piękne karty w historii naszego lotnictwa podczas ubiegłej wojny.

Posłuchajmy o ich frontowych przeżyciach.



Jan Stręk

Jeden z najbardziej doświadczonych lotników PLL „LOT", radiotelegrafista **Jan STRĘK**, jest trzykrotnym milionerem powietrznym.

„Jestem w tej chwili jedynym z naszych lotników komunikacyjnych, którego wojenne losy związane były z historyczną jednostką — pułkiem „Warszawa". Można zresztą w tym wypadku mówić nawet o „prehistorii" — ponieważ byłem jednym z czterdziestu chłopców, których w sierpniu 1943 roku wyodrębniono z szeregów 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki dla stworzenia samodzielnej polskiej eskadry lotniczej.

Na przełomie 1943 i 1944 roku przeszedłem przeszkolenie lotnicze na samolotach UT-2, po czym odkomenderowany zostałem do pełnienia obowiązków szefa sztabu formującego się właśnie 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

Wkrótce potem — gdy przystąpiono do tworzenia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków" — przeszedłem tam, na analogiczne stanowisko. Zdążyłem wykonać zaledwie kilka lotów na „Pociakach", gdy powierzono mi funkcję adiutanta dowódcy pułku.

Przed dwudziestu laty, w sierpniu 1944 roku, bazowaliśmy na lotnisku w Woli Rowskiej. Miałem wówczas możność spotkania starych kolegów z pułku „Warszawa", którzy stacjonowali w sąsiednim Zadybiu Starym. W razie zagrożenia mogliśmy w każdej chwili wezwać dyżurującą stale parę myśliwców".



Pamiątkowe zdjęcie z okresu wojny. Rozpoznajemy na nim (pośrodku, w górnym rzędzie) Mariana Grabowskiego oraz (pośrodku, w dolnym rzędzie) Jana Stręka, lotników pułku „Kraków".



Marian Grabowski

Marian GRABOWSKI — pierwszy polski pilot, który po wojnie wylatał milion kilometrów, b. lotnik pułku „Kraków".

„Na początku września 1944 roku, po burzliwych dyskusjach, radzieccy instruktorzy zaczęli wypuszczać do walki swoich wychowanków. Miałem szczęście być jednym z najpierwszych. Wieczorem 9 września dowiedziałem się, że polecę na bombardowanie stanowisk niemieckiej artylerii w rejonie parku Ujazdowskiego.

Samolot miał pełny ładunek bomb i ociężale nabierał wysokości. Kierowałem się na wielką krwawą łunę, roztaczającą się nad Warszawą. Niemiecka artyleria przeciwlotnicza waliła coraz gęściej w niebo, po którym przesuwały się macki reflektorów. Dostrzegliśmy wreszcie sylwetki dział. Po chwili bomby poleciały w dół. W świetle ich wybuchów zobaczyłem, że jedna z nich trafiła prosto w cel. Goniły za mną jeszcze pociski, ale żaden z nich nie wyrządził nam szkody".



Józef Wnuk



Chorąży Wnuk jako pilot pułku „Kraków".

Józef WNUK — dwukrotny milioner powietrzny, były lotnik z 2 pułku nocnych bombowców „Kraków":

„W nocy z 1 na 2 maja 1945 roku wylecieliśmy na bombardowanie i znaleźliśmy atrakcyjny cel: kolumny samochodowe. Straciliśmy nad nimi sporo czasu, starając się nie zmarnować żadnej bomby, żadnej serii z kaemu. Przejaśniało się już, gdy skierowaliśmy się na powrót w stronę naszego lotniska. W pewnej chwili dostrzegliśmy zbliżającą się parę niemieckich myśliwców.

Skierowałem maszynę do ziemi, żeby utrudnić im obserwację i uniemożliwić atak od dołu. Choć zabrzmi to nieprawdopodobnie, ale uratowała nas głównie... powolność naszego Po-2. Oto myśliwce nigdy nie zdążyły dobrze wziąć na cel naszego małego samolotu, zwłaszcza, że starałem się im to utrudnić ciągłym manewrowaniem. Mój obserwator, porucznik Łukin też starał się zrobić jak najlepszy użytek ze swego karabinu maszynowego.

Było nam jednak już bardzo „gorąco", gdy stało się to, na co wciąż skrycie liczyłem: oto nadlecieliśmy nad własne pozycje. Artyleria przeciwlotnicza i karabiny maszynowe zgotowały Niemcom takie przyjęcie, że umknęli, nie próbując więcej nas atakować. Znaleźliśmy się jednak w zupełnie nieznanej okolicy. Ambicja nie pozwoliła nam jednak siadać na przygodnym lądowisku: krążyliśmy tak długo, dopóki nie odnaleźliśmy drogi do naszego lotniska polowego. Gdy lądowaliśmy, w zbiorniku było zaledwie kilka litrów benzyny.

Marian WĘDZIK — dwukrotny milioner powietrzny, uczestnik kampanii wrześniowej, walk we Francji i w Wielkiej Brytanii.

„Moje najbardziej dramatyczne przeżycie w powietrzu związane jest Bitwą o Anglię. Latałem wówczas z 302 dywizjonie, tzw. Pomorskim. W dniu 19 października 1940 roku przechwyciliśmy, niemal dokładnie nad Londynem, większy zespół niemieckich bombowców, kiedy zwaliła się na nas ich eskorta. Jakiś Messerschmitt-109 miał szczęście: jego pierwsza, niedługa nawet seria, zapaliła mojego „Hurricana". Nie zdążyłem nawet zorientować się, jak to się stało.

Wprowadziłem maszynę w lot nurkowy, ale płomieni nie udało się ugasić. Odrzuciłem więc osłonę kabiny i oddałem gwałtownie ster. Wyrzuciło mnie w powietrze w ostatniej dosłownie chwili, palił się na mnie już kombinezon, płomienie wgryzały się w twarz. Spadochron na szczęście otworzył się prawidłowo. Lądowałem u ujścia Tamizy, niedaleko Chatham. W szpitalu wykurowali mnie znakomicie tak, że już wkrótce potem mogłem latać znowu. Dzięki temu zdołałem wyrównać mój rachunek z Luftwaffe: mam na swym koncie cztery niemieckie samoloty zestrzelone na pewno, a pozatem także dwie bomby latające V-2".

Marian Wędzik



Czesław MALINOWSKI — nawigator pokładowy, a zarazem starszy instruktor nawigacji, uczestnik kampanii wrześniowej, a następnie lotnik polskich sił powietrznych w Wielkiej Brytanii:

„W dniu 2 września otrzymałem polecenie wykonania lotu rozpoznawczego nad Prusy Wschodnie. Dzięki pięknej pogodzie i doskonałej widoczności udało się nam dość łatwo zlokalizować kilka kolumn wojska i samolotów, jak również koncentracje wojsk. Zasadnicze nasze zadanie było wypełnione i właściwie mogliśmy już wracać z meldunkiem, my jednak mieliśmy jeszcze pewną „prywatną sprawę": 100-kilogramowe bomby, podwieszone pod skrzydłami „Karasi". Przeznaczyliśmy je dla niemieckich transportów kolejowych. Nie udało nam się niczego takiego znaleźć, dopóki nie nadlecieliśmy nad spore miasteczko. Była to Nidzica — wówczas Neidenburg. Miejscowy dworzec kolejowy zablokowany był do ostatniego toru pociągami. Wyraźnie widać było na platformach samochody i wozy — musiały to więc być transporty wojskowe.

Zaatakowaliśmy ich z niewielkiej wysokości, bo obrony przeciwlotniczej nie było prawie zupełnie. Pierwsza bomba wybuchła w celu, wśród torów, trzecia w polu, czwarta eksplodowała w pobliżu jakiegoś domu mieszkalnego. Gryzłem się trochę potem, bo mieliśmy surowy zakaz bombardowania obiektów niewojskowych, ale wyrzuty przeszły mi szybko, kiedy zobaczyłem, co wyprawiali lotnicy Luftwaffe nad polskimi wsiami, miastami i drogami..."



Czesław Malinowski



Mieczysław Wyszkowski w okresie służby w lotnictwie polskim na Zachodzie.



Załoga LOT-u. Pierwszy z lewej — pilot Mieczysław Wyszkowski.
Zdjęcia: M. Kobrzyński (6) i archiwum (3)

Mieczysław WYSZKOWSKI — milioner powietrzny, uczestnik kampanii wrześniowej, bojów powietrznych nad Francją, Wielką Brytanią i Afryką.

„W marcu 1945 roku znalazłem się w Afryce Południowej, w składzie Polskiego Zespołu Myśliwskiego, znanego także jako „cyrk Skalskiego". Był to duży zaszczyt: z 60 kandydatów wybrano 12, wyróżniających się doświadczeniem bojowym. Wówczas to zdarzył mi się jedyny wypadek niesubordynacji w powietrzu. Osłanialiśmy 28 marca „rozpruwacze czołgów", mające powstrzymać kontratak Rommla w Tunisie. Piloci ich robili na ziemi siekaninę, a my skazani byliśmy na bierne statystowanie. W pewnym momencie dostrzegłszy wyładowaną piechurami ciężarówkę, nie zdzierżyłem. Pochyliłem „Spitfira" na skrzydło i wychodząc z szyku przywarłem twarzą do celownika. Jej sylwetka rosła w kolimatorze. Nacisnąłem spust — samochód znikł wśród krzyżujących się smug pocisków, w kłębowisku kurzu i dymu. Prułem w niego do ostatniej chwili.

Do świadomości przywrócił mnie głos majora Skalskiego: „Przypominam, że naszym zadaniem jest osłanianie, a nie indywidualne wyskoki. Wróciłem do szyku, ale czułem, że tym atakiem rozładowałem jakiś kompleks.

Wkrótce udało się nam zapolować i w powietrzu. W Afryce zespół uzyskał ogółem 25 potwierdzonych zestrzeleń.

KRONIKA

KRONIKA • KRONIKA • KRONIKA • KRONIKA



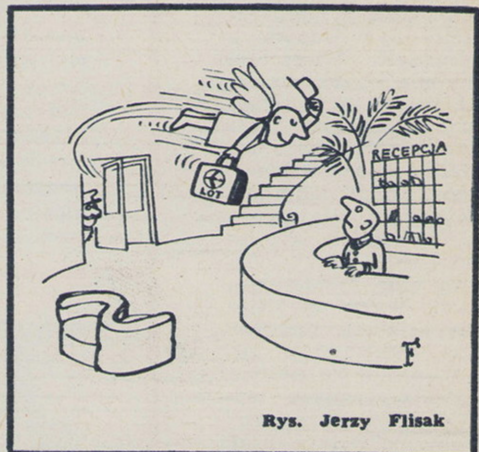
Niezwykle entuzjastycznie witała Warszawa Prezydenta Jugosławii Josipa Broz-Tito. Na zdjęciu: prezydent z małżonką, po opuszczeniu samolotu przyjmują kwiaty od witających ich dzieci warszawskich. Obok schodków stoją 2 stewardessy PLL LOT.



Minister Sprawiedliwości USA Robert Kennedy, przyleciał do Polski wraz z rodziną na kilkudniowy pobyt prywatny. Nasz fotoreporter utrwalił na zdjęciu pp. Kennedych — zstępujących po schodkach na płytę lotniska warszawskiego.



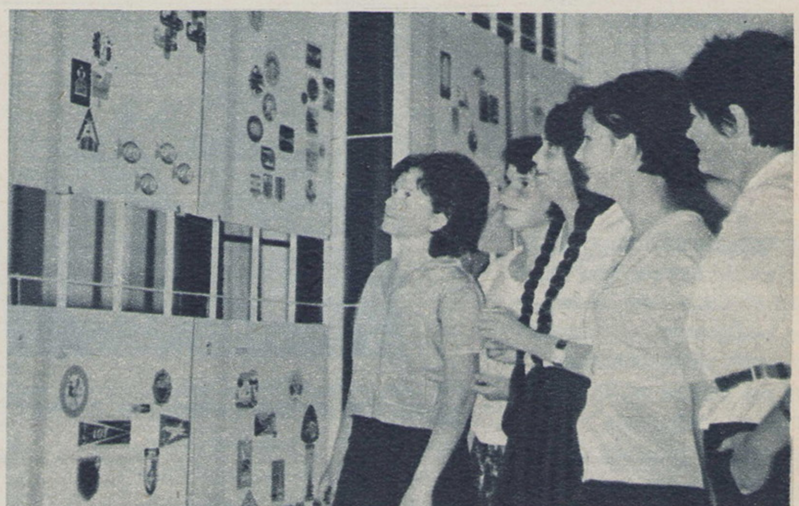
Czworonożni pasażerowie w klatkach — to wysokiej klasy psy rasowe, które Polski Związek Kynologiczny wysłał samolotem LOTu na międzynarodową wystawę do Budapesztu. Obsługa naziemna PLL LOT, jak mogła dodawała otuchy nie bardzo zadowolonym z przymusowego uwięzienia delikwentom. Po kilku dniach psy powróciły do Warszawy, także drogą powietrzną, przywożąc 3 zdobyte na wystawie medale: złoty, srebrny i brązowy.



Rys. Jerzy Flisak



O pełni sezonu turystycznego świadczą liczne grupy rodaków zza oceanu, przylatujących w odwiedziny do „kraju lat dziecinnych". Ta grupa przyleciała z Nowego Jorku do Paryża samolotem TWA, a stamtąd do Warszawy — LOTem — z którego usług będzie korzystać także w drodze powrotnej.



Dużym powodzeniem, zwłaszcza wśród młodzieży szkolnej, cieszyła się otwarta w Warszawie w Domu Turysty wystawa międzynarodowej nalepki turystycznej, hotelowej i lotniczej. Na zdjęciu: grupa „zbieraczek" przed planszą skomponowaną z nalepek Polskich Linii Lotniczych LOT.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (7)

„Żona dla Australijczyka" i „Australijczyk" we własnych osobach, czyli Elżbieta Czyżewska i Wiesław Gołas, główni odtwórcy ról w wyświetlanym obecnie w Warszawie kolorowym filmie polskim. Przed odlotem do Moskwy na festiwal filmów polskich zgodzili się z ochotą na zrobienie „przyjemnego wyrazu twarzy" — specjalnie dla LOTu.





W dniach od 2 do 8 lipca odbyła się w Warszawie konferencja przedsiębiorstw lotniczych państw socjalistycznych, poświęcona opracowaniu jednolitego systemu warunków przewozu. Na zakończenie obrad odbyło się uroczyste podpisanie protokółu połączone z tradycyjną lampką wina. Stoją (w środku) panie: K. Luder z Interflugu, M. Bajkuszewa z Tabso, W. Tezka z ČSA i E. Szymanowska z LOTu. Panowie (od lewej): L. Popa i D. Popescu z Taromu, P. Król z LOTu, G. Damm i E. Dittman z Interflugu, M. Żylicz z LOTu, I. Šuma z ČSA (przewodniczący obrad) oraz I. Farksz i J. Marko z Malevu.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ulica Grójecka 17, pokój 226, telefon 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: PIOTR GRUDZIŃSKI.
Wkładka do nr 31 (682) z 2.VIII.1964 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".